

Datum

2018-06-13

Diariernr

18/00284

Tertialrapport april 2018

**Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i
Västernorrlands län**

1 januari – 30 april 2018

Fastställd av förbundsdirektionen 2018-06-13

Innehåll

Ordförande har ordet.....	3
Vårt uppdrag	4
Beslutat i förbundsdirektionen.....	5
Årets första fyra månader	6
Förvaltningsberättelse.....	7
Omvärldsanalys och förväntad utveckling.....	7
Vision och mål.....	10
Övergripande målområden	10
God ekonomisk hushållning	11
Resenär: Kollektivtrafiken utgår från resenärens behov genom att vara attraktiv och modern.....	13
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	13
Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	16
Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle	18
Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	18
Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	19
Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan.....	20
Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik.....	22
Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner	25
Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk.....	25
Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	27
Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång	29
Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare.....	29
Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	29
Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning	32
Ekonomisk analys.....	34
Periodens resultat.....	34
Verksamhetens nettokostnad	35
Prognos 2018	39
Sammanställd redovisning.....	43
Medarbetare	44
Redovisningsprinciper	45
Ekonomisk ordlista	46

Ordförande har ordet

Nytt år – Nya mål

2018 gäller nya mål för kollektivtrafiken i Västernorrland. Utifrån den regionala utvecklingsstrategins vision och strategiska mål har kommunalförbundet arbetat fram fyra övergripande mål för en kollektivtrafik som utgår från resenärernas behov och bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner. De övergripande målen anger ambitionen för kollektivtrafiken år 2030:

Resenär: Kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår ifrån resenärens behov

Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle

Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

Samarbete över våra länsgränser är av största vikt när det gäller kollektivtrafiksystemet. I de fyra nordligaste länen har vi kommit långt, vi har väl utvecklade samarbeten när det gäller produktutbud, och regional tåg- och busstrafik. Utöver det har vi en pågående strategisk diskussion om framtiden. Varje år genomförs två presidieträffar där de politiska ledningarna och de högsta tjänstemännen möts. I mars möttes vi i Luleå bland annat för att diskutera vikten av Norrbottenbanan och det kommande samarbetet i Bussgods Norr.

Jag hyser en stor förhoppning om att nya mål och väl fungerande samarbeten ska utgöra grund för våra gemensamma ambitioner för Västernorrlands kollektivtrafik.

Lars Olof Olsson

Ordförande

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Vårt uppdrag

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län bildades av länets sju kommuner och Region Västernorrland 2012 med ansvar för den regionala kollektivtrafiken enligt Lag om Kollektivtrafik (SFS 2010:1065) och EU kollektivtrafikförordning (EG 1370/2007) Kommunalförbundet leds av en förbundsledning som består av 22 ledamöter vilka utses av respektive medlems fullmäktige.

Direktionen fastställer vision och mål i ett regionalt trafikförsörjningsprogram samt beslutar om budget för kollektivtrafiken¹ i Västernorrlands län. Direktionen beslutar om allmän trafikplikt inom länet.

Direktionen ansvarar även för att:

- efter överenskommelse med Region Västernorrland eller en kommun i länet upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster,
- verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper samt
- verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet

I dialog med kommunalförbundets medlemmar definieras behovet av kollektivtrafik och administrativa resurser i en treårig långtidsplan. Direktionen beslutar om budget för nästkommande år grundat på långtidsplanens första år.

Den upphandlade samhällsfinansierade busstrafiken och särskilda persontrafiken i Västernorrland kommuniceras med varumärket Din Tur.

Kommunalförbundet är delägare av Norrtåg AB som upphandlar den regionala tågtrafiken. Övriga bolag i koncernen är Bussgods Västernorrland AB, Samtrans AB, AB Transitio och Samtrafiken i Sverige AB.

¹ Med regional kollektivtrafik avses kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller sträcker sig över flera län. Detta med avseende på att trafikutbudet huvudsakligen är ägnat att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

Beslutat i förbundsdirektionen

§ 6 Trafikbokslut 2017

att anse informationen delgiven

§7 Information från styrgruppen för översyn av styrdokument, ekonomisk fördelningsmodell och organisation

att anse informationen delgiven

§ 13 Långtidsplan 2019-2021

att *Långtidsplan 2019-2021* ska ligga till grund för budgetdialogerna med kommunalförbundets medlemmar inför utarbetandet av Budget 2019

§ 14 Årsredovisning 2017

att fastställa Årsredovisning 2017

§ 15 Avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlov

att uppdra till myndighetschefen att utreda förutsättningarna om införande av avgiftsfri trafik för skolungdomar under sommarlovet 2018 och 2019 inför beslut i direktionen

att förbundsdirektionen kallas till ett extra direktionsmöte för beslut i frågan

§ 16 Timrå kommun subventionerad produkt

att ge kollektivtrafikmyndigheten i uppdrag att från 1/7 2018, och i enlighet med Timrå kommuns begäran, införa avgiftsfria resor på buss för barn- och ungdom 7 – 19 år i Timrå kommun

att utformningen av tid-, resurs- och genomförandeplan sker i samverkan med Timrå kommun

§ 17 Framtidens produkter och system

att myndighetschefen uppdras att utreda och lämna förslag på ett framtida biljett- och betalsystem och produktutbud som ska ersätta nuvarande

att uppdraget om möjligt sker i samverkan med andra kollektivtrafikmyndigheter

att myndighetschefen återredovisar en lägesrapport av ärendet på direktionens sammanträde i september 2018

Årets första fyra månader

Första dagarna i februari drabbades Västernorrland av ett kraftigt snöfall med en klass 2 varning från SMHI. Snöfallet skapade stora problem med snöröjning och under torsdagen den första februari gick det inte att upprätthålla kollektivtrafiken i länet utifrån ett säkerhetsperspektiv. All trafik ställdes in i hela länet. Tågtrafiken ställdes in helt under fem dygn då Trafikverket inte hade tillräckliga resurser för att snöröja rälsen på Botniabanan.

Myndigheten var del av den krisorganisation som upprättades under ledning av Länsstyrelsen. Den inställda trafiken testade myndighetens krisledning och gav anledning till reflektion över framförallt vikten av en väl fungerande kommunikation. Det är viktigt att medlemmar, andra organisationer och resenärer känner förtroende för vår hemsida och främst söker aktuell information där. Dialogen med trafikföretagen Nobina och Mittbuss fungerade mycket väl och var en avgörande faktor för att vi kunde hantera krisläget.

Processen med att ta fram nya styrdokument för Kommunalförbundet har intensifierats under årets första månader. Ny förbundsordning och nytt samverkansavtal är utskickade för beslut hos respektive medlem. Styrgruppen avser nu att gå vidare och se över organisering och finansiell modell för kollektivtrafiken i länet.

Arbetet med Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030 har fortskridit med fördjupande samråd. Under våren har vi haft samråd om flygbusstrafik, kompetensförsörjning och etablering, tillgänglighet och kollektivtrafik över länsgränserna. Programmet har reviderats utifrån inkomna remissynpunkter.

Verksamheten vid Din Tur kundcenter utvecklas och nya kunder väljer att köpa tjänster av myndigheten. Dalatrafik och X-trafik har skrivit avtal om jourtid på kvällar och helger. Timrå kommun har tagit beslut om att föra över sin färdtjänsthandläggning till Kollektivtrafikmyndigheten.

Kollektivtrafikmyndighetens ansvar och insatser i det länsgemensamma projektet KOLL 2020 är omfattande och fokus ligger på att upphandla optiska läsare för att möjliggöra enklare validering av digitala biljetter samt områdena information, marknadsföring och åtgärder inom Mobility Management. Sammantaget bidrar projektet till bättre förutsättningar och utveckling av kollektivtrafik i länet.

Projektet Hållbara Resor går in i slutfasen och myndigheten tittar på olika möjligheter att digitalisera företagskortet. Ett digitalt företagskort skulle ge bestående resultat som underlättar resande för de som reser i tjänsten.

Förvaltningsberättelse

Omvärldsanalys och förväntad utveckling

Hållbarhet

På många håll i landet genomförs en bättre samordning av kollektivtrafik, färdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Ökat samarbete ökar rörelsefriheten för skolbarn, äldre, personer med funktionshinder och alla andra som inte har tillgång till eller möjlighet att köra bil, samtidigt som det sparar pengar åt kommun och landsting. Kollektivtrafiken har en positiv påverkan på samhällsekonomin genom sin avgörande betydelse för människors möjlighet att ta sig till sina arbeten. I Västernorrland samordnas resor för färdtjänst och sjukresor på ett framgångsrikt sätt. Inriktningen är att i den mån det är möjligt styra sjukresorna till den allmänna kollektivtrafiken för att skapa resurseffektiva transporter och samtidigt minska taxiberoendet och därmed ytterligare bidra till klimatmålen och att hålla kostnaderna nere.

Regeringen har fattat beslut om etappmål som syftar till att minska utsläppen från vägtrafiken i större tätorter. I enlighet med beslutet ska andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång uppgå till minst 25 procent år 2025 uttryckt i personkilometer. Detta är ett etappmål för att nå det långsiktiga fördubblingsmålet. Regeringens skrivelse – Strategi för levande städer beskriver den politiska målsättningen för en hållbar statsutveckling. Skrivelsen lämnades till riksdagen i april 2018.

Utöver det har regeringen lyft fram kollektivtrafiken som en viktig del av regeringens klimatstrategi. Regeringen anger att det krävs ekonomiska incitament för att styra mot riksdagens klimatmål. Detta framgår i regeringens förslag till klimatstrategi för Sverige som lämnats till riksdagen i april 2018. För att öka andelen kollektivtrafik, gång och cykel behöver dessa alternativ bli mer attraktiva. Satsning på kollektivtrafik och tekniska lösningar, förändrat reseavdrag är exempel på åtgärder. Utöver det krävs insatser för att få en fossilfri fordonsflotta vilket förutsätter en fortsatt positiv utveckling av biogas och höginblandade biobränslen. För att biodrivmedel fortsatt ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ så har de sedan 1 januari 2018 helt befriats från energiskatt.

Reduktionsplikt och minskat utbud av HVO

Regeringen har under april fattat beslut om en förordning om reduktionsplikten. Förordningen kompletterar lag om reduktionsplikt som riksdagen beslutat om 2017. Lagen och förordningen reglerar hur drivmedelsleverantörerna ska minska utsläppen av växthusgaser från bensin och diesel genom att blanda in biodrivmedel. Reduktionsplikten träder i kraft 1 juli 2018. Regeringen har samtidigt skickat ut förslag till ändring av förordningen (2011:1088) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande bränsle på remiss. Enligt förslaget ska råvarorna PFAD, teknisk majsolja och fria fettsyror inte längre betraktas som restprodukter. Detta innebär i praktiken att råvarorna kommer att försvinna från marknaden. I Sverige används PFAD till framställning av biodieseln HVO 100 (HVO). De förändrade hållbarhetskriterierna minskar utbudet av HVO samtidigt som reduktionsplikten leder till ökad efterfrågan på drivmedlet. Det innebär att tillgången på ren HVO kommer att minska kraftigt. Detta påverkar kollektivtrafiken som i huvudsak använder HVO som biodiesel. Båda förordningarna träder i kraft den 1 juli 2018.

I Västernorrland utgör HVO en mycket hög andel av bussarnas drivmedel. Ökande efterfrågan och minskad tillgång riskerar ge prisökningar på drivmedlet. Utöver det minskar förutsättningarna till att uppfylla de långsiktiga klimatmålen. Att skapa goda förutsättningar till en hållbar och energieffektiv kollektivtrafik är angeläget. Det är därför viktigt att avsätta tillräckliga upphandlingsresurser inför kommande trafikupphandling för att säkerställa en fordonsflotta som harmoniserar med de långsiktiga hållbarhetsmålen.

Persontrafik och tillgänglighet

Trafikanalys har fått ett regeringsuppdrag om att redovisa ett uppdaterat kunskapsunderlag om persontrafiksituationen i Sverige. Kunskapsunderlaget ska omfatta de olika trafikslagen och färdställen, såväl nationellt som i storstadsregioner, i små och medelstora städer samt gles och landsbygd. Redovisningen ska omfatta hur resor sker idag och en analys om möjligheterna att resa för olika

grupper i samhället. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 15 december 2018. Det kan antas ge ett kompletterande planeringsunderlag för kollektivtrafiken i länet. Det är angeläget med en väl genomarbetad kollektivtrafikstatistik.

Utöver ovanstående uppdrag har Trafikanalys fått ett regeringsuppdrag om att kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionshinder. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 29 mars 2019. I förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram har ambitionerna och prioriteringar för att öka tillgänglighet i kollektivtrafiksystemet tydliggjorts. Ökade satsningar på tillgänglighet kommer att ske de närmaste åren. Inom ramen för Koll 2020 sker ett viktigt arbete för att driva arbetet med tillgänglighetsanpassningar framåt med tidshorisonten 2020.

Regionförstoring och vidgade arbetsmarknadsregioner är ett viktigt medel för att skapa tillväxt i Sverige. Ett större upptagningsområde och flexibla arbetsmarknad säkerställer att företagen kan anställa rätt personer till sin verksamhet. I Västernorrlands län har vi höga ambitioner för att säkerställa god turtäthet och verka för en attraktiv kollektivtrafik som möjliggör arbets- och studiependling. Ambitioner för anpassning av hållplatser och bytespunkter, tillgång till god resenärsinformation ska ge ett bra transportalternativ till bilen.

Kollektivt resande på landsbygd

I regleringsbrevet för 2018 fick Trafikverket ett regeringsuppdrag att redovisa åtgärder som syftar till att stärka möjligheterna till kollektivt resande på landsbygden. Trafikverket ska till följd av regeringens utökade satsningar på främjande av kollektivtrafik i landsbygd under perioden 2018-2020 samråda med regionala utvecklingsansvariga om vad som kan uppnås i respektive län. Uppdraget skulle ha redovisats senast 30 mars 2018. Ett angeläget uppdrag för länet som både har kust- och inlandskommuner där förutsättningarna för kollektivtrafik skiljer sig åt. Uppdraget ligger rätt i tid med hänsyn till kommande trafikupphandling i länet.

Kollektivtrafik och besöksnäring

Utredningen Sveriges besöksnäring föreslår att Tillväxtverket tillsammans med bland annat Trafikverket, företrädare för regioner och besöksnäringen ska undersöka hur kollektivtrafikmyndigheterna bättre kan fånga besöksnäringens behov, samt om det kan ske genom samverkan eller om lagstiftningens tillämpning och utformning behöver ses över.

Ett ytterligare förslag i utredningen är möjligheten att ta med cykel i kollektivtrafiken så långt som möjligt. Vilket bör vara en del av kraven i upphandling av nationell- och regional kollektivtrafik, något även vi behöver klargöra inför kommande upphandling.

Genom en ökad samverkan mellan näringsliv och civilsamhället identifieras olika lösningar för att utveckla tillgängligheten till besöksnäringen i Västernorrland.

Subventionerat resande

En nyligen presenterad rapport från Statens väg- och transportinstitut visar att det är samhällsekonomiskt lönsamt att subventionera kollektivtrafik och öka turtätheten där efterfrågan är hög. Huvudmotivet i rapporten är den välfärdsvinst som uppstår för kollektivtrafikresenärer om pris och frekvens optimeras med hänsyn till väntetider och trängsel i kollektivtrafikfordon. Utöver detta motiv finns det andra som kan motivera ytterligare subventionering av kollektivtrafik. För det första att biltrafik orsakar trängsel, luftföroreningar och buller. För det andra det så kallade optionsvärdet, vilket att de som normalt inte nyttjar kollektivtrafiken regelbundet erbjuds ett attraktivt komplement till bilåkning. Ett tredje motiv gäller positiva effekter på arbetsmarknaden då subventioneringen kan möjliggöra ökade arbetsmarknadsregioner för en ökad grupp av befolkningen. För ett län som Västernorrland förutsätter detta en standardiserad subvention som möjliggör arbetspendling över kommungränser.

Regering och riksdag har fattat beslut om ett statligt stöd på 350 miljoner kronor under 2018-2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Målgruppen är de skolungdomar som respektive vårtermin lämnar antingen årskurs 6-9 i grundskolan eller år 1 och 2 i gymnasieskolan. Regeringen överlåter till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att i samråd med

övriga berörda parter i länet, vad som i tid och omfattning ska utgöra avgiftsfri kollektivtrafik i länet.
Insatsen i Västernorrland ska utvärderas hösten 2018.

Vision och mål

Visionen är den regionalt gemensamma vision som finns med i den regionala utvecklingsstrategin: *Ett stolt Västernorrland med funktion och attraktivitet.*

Kollektivtrafiken är en förutsättning för att uppnå ett funktionellt och attraktivt län. Kollektivtrafiken skapar möjligheter för invånarna att kunna arbeta och studera utanför boendeorten. Det leder till en bättre matchad arbetsmarknad och bättre förutsättningar för individer och organisationer att utvecklas i regionen. Dessutom skapar kollektivtrafiken möjligheter för en rik och aktiv fritid.

Övergripande målområden

De strategimål som anges i den regionala utvecklingsstrategin innebär sammanfattningsvis att Västernorrland ska ha positiv befolkningstillväxt, ökad tillgänglighet och stärkt innovationsförmåga. Utifrån vision och strategimål har fyra övergripande målområden arbetats fram. *Resenär, Hållbarhet, Tillväxt* och *Medarbetare*. Inom varje målområde finns ett övergripande mål som anger ett önskat tillstånd 2030.

Kollektivtrafiken i Västernorrland ska utgå från resenärens behov, bidra till ett hållbart och inkluderande samhälle med starka arbetsmarknadsregioner. För att åstadkomma det krävs att kompetenta och engagerade medarbetare får rätt förutsättningar att verka.

Tio delmål konkretiserar de övergripande målen. Kopplat till varje delmål har strategiskt viktiga åtgärder identifierats för att de övergripande målen ska uppnås till 2030. Delmålen följs upp årligen. Delmålet om resurseffektiv kollektivtrafik utgör även kommunalförbundets finansiella mål.

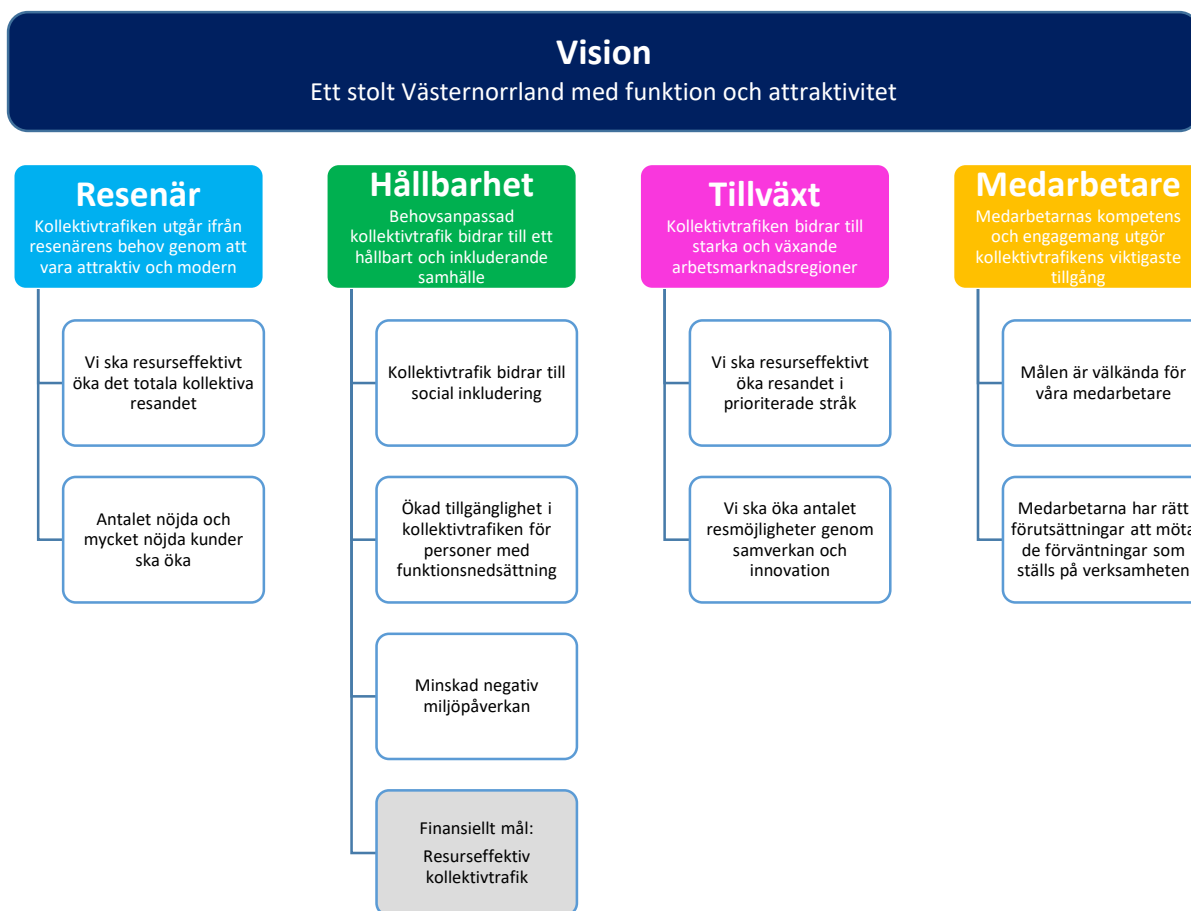


Bild 1: Målbild för Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län enligt Dir 17-16 *Mål för Kollektivtrafikmyndigheten 2030*

God ekonomisk hushållning

Kommunallagen och den kommunala redovisningslagen innehåller regler för kommunalförbundets styrning. Ett av kraven är att kommunalförbundet ska ha god ekonomisk hushållning. Det kravet har både ett finansiellt perspektiv och ett verksamhetsperspektiv. En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt. De delmål som är särskilt betydelsefulla och ska ha uppnått godkänd nivå för att vi ska kunna redovisa att vi uppnått god ekonomisk hushållning är

- Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet
- Minskad negativ miljöpåverkan
- Resurseffektiv kollektivtrafik

Genom delårsbokslut och årsredovisning följs utvecklingen kontinuerligt upp för såväl verksamhet som ekonomi.

Riktlinjer för god ekonomisk hushållning

Riktlinjer för god ekonomisk hushållning beslutades i och med att *Budget 2018* antogs av förbundsdirektionen.

1. I samband med att kommunalförbundet bereder budget ska analys genomföras av vilka faktorer som kan komma att påverka myndighetens verksamhet och ekonomi på kort och lång sikt. Dessa faktorer betydelse och påverkansbarhet ska värderas för att skapa handlingsberedskap och främja möjligheter för att erhålla god kollektivtrafikförsörjning för vardagsresande.
2. Kommunalförbundets budget ska innehålla delmål och finansiella mål och som är av betydelse för god ekonomisk hushållning
3. Långtidsplan ska resultera i ett budgetförslag som beskriver vilken verksamhet som ska bedrivas och hur den ska finansieras.
4. Alla ärenden som föreläggs direktionen för beslut ska anvisa hur ärendet ska finansieras.

Metod

Målen ska utvärderas utifrån graden av uppfyllande. Indikatorerna ska vara utformade så att de ger svar på uppfyllande av verksamhetsmål och finansiellt mål som sammanfattningsvis ger underlag för målnuppfyllnad.

Definition av målnuppfyllnad:

- ↑ = mål uppfylls
- ➡ = mål uppfylls med vissa brister
- ↓ = mål uppfylls ej

Under respektive målområde beskrivs de åtgärder som ska genomföras under 2018. Åtgärderna är förankrade med medlemmarna i Långtidsplan och budgetdialog. Uppföljning åtgärder beslutade i budget 2018 sker tertialvis efter april, augusti och december månad. Respektive åtgärd erhåller då en status:

Definition av status åtgärder:

- ✓ = Genomförd
- ✗ = Ej genomförd

Kollektivtrafikbarometern

Kommunalförbundet använder Kollektivtrafikbarometern (Kolbar) för att mäta ett flertal av de indikatorer som ligger till grund för bedömning av måluppfyllelse för delmålen. Kolbar är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Kommunalförbundet deltar tillsammans med ett tjugotal andra organisationer i undersökningen och får genom den ett mätbart och objektivt resultat för kundupplevd kvalitet.

Undersökningen har genomförts sedan 2001 och riktar sig till allmänheten mellan 15-85 år. Den mäter vad ett slumpmässigt urval av befolkningen – både de som reser med kollektivtrafik och de som inte gör det – anser om kollektivtrafiken.

Totalt sett över landet omfattar undersökningen ca 70 000 respondenter varav ca 2400 kommer från Västernorrland.

2017 lanserades en ny version av Kolbar med en mängd förändringar för att anpassa undersökningen till framtidens krav. En av förändringarna är att man har bytt huvudsaklig mätmetod. Metoden telefonintervju har nu bytts till webbenkät. Sammantaget innebär förändringarna att undersökningen blir statistiskt säkrare, får ett bredare urval och fler respondenter. Dock är förändringarna så pass omfattande att jämförelser mellan åren måste göras med stor försiktighet och att data för våra indikatorer inte är jämförbara med data från tidigare år.

Resenär: Kollektivtrafiken utgår från resenärens behov genom att vara attraktiv och modern

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet

En attraktiv och modern kollektivtrafik leder till fler resenärer. Vi ska därför erbjuda kollektivtrafik med god komfort anpassad för arbets- och studiependling.

Vi strävar mot hög turtäthet i tätortstrafiken för att den ska vara "tidtabellslös" och inte behöva anpassas efter den regionala trafiken. Den regionala trafiken ska i så hög grad som möjligt kunna konkurrera tidsmässigt med bilen.

Det är viktigt att vi identifierar och vidtar de åtgärder som får bilresenärer att välja kollektivtrafik.

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
<p>Analys</p> <p>Bedömningen är att målet inte uppfylls.</p> <p>Delmålet om att resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet hade i de tidiga resonemangen en stark koppling till självfinansieringsgrad. I Västernorrland görs stora satsningar på att ytterligare subventionera resandet för olika resenärsgupper vilket minskar självfinansieringsgraden, utifrån detta behöver vi identifiera rätt indikatorer för att bedöma måluppfyllelsen och vad som är resurseffektivt resande i länet.</p> <p>Under årets fyra första månader så ställdes ett stort antal turer in i framförallt Sundsvalls tätortstrafik och den regionala tågtrafiken. Detta har haft negativ effekt på resandeutvecklingen i länet. De senaste årens positiva resandeutveckling i tätortstrafik har fortsatt men i länets största trafikområde – Sundsvalls tätort – så har trenden av ökning under vintern 2018 avtagit. Det var alltså i Sundsvall som de största framkomlighetsproblemen under vintern uppstod varför den negativa resandeutvecklingen är väntad. För helåret så bedöms att antalet resande i tätortstrafiken i länet (Örnsköldsvik, Sollefteå, Härnösand och Sundsvall) kommer att öka jämfört tidigare år, särskilt då kommunala och statliga (Sommarlovskortet) biljettsubventioner införs.</p> <p>Landsbygdstrafiken har en mer blandad utveckling. Trafiken i Ådalen fortsätter att minska kopplat till utflyttning från Migrationsverkets boenden, en trend som bedöms kan fortsätta. Även trafikområden i Örnsköldsviks landsbygd minskar, här finns inte samma koppling till flyktingboenden utan skälen till utvecklingen behöver följas upp vidare. En orsak kan vara vinterns snömängder som främst drabbade länets kustområden och försvårade framkomligheten för bussarna.</p> <p>Idag har vi inte tidtabellös kollektivtrafik i länets tätorter.</p> <p>Indikatorerna avseende trygghet, tidhållning, information om förändringar och information om oförutsedda händelser når inte satta målvärden. Insatserna inom dessa områden är omfattande och myndigheten har inte resurser för att nå målvärdena i dessa områden.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Kollektivtrafikens marknadsandel i jämförelse med det motoriserade resandet (%)	12	12	-	11
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken	3 771 746	11 550 000	3 820 339	10 631 108
varav buss (Din Tur)	3 618 433	11 000 000	3 637 766	10 093 854
varav tåg (Norrtåg)	153 313	550 000	182 573	537 254

Antalet påbörjade skolkortsresor ²	564 760	1 600 000	632 741	1 543 269
Antalet påbörjade kollektivtrafikresor med den upphandlade kollektivtrafiken exklusive skolkort	3 053 670	9 400 000	3 005 159	8 550 585
<i>varav landsbygdstrafik</i>	<i>718 015</i>	<i>2 820 000</i>	<i>705 654</i>	<i>2 123 334</i>
<i>varav tätortstrafik</i>	<i>2 335 655</i>	<i>6 580 000</i>	<i>2 299 505</i>	<i>6 427 251</i>
Antal resor med företagskort	64 433	200 000	61 169	177 747
<i>varav resor med buss</i>	<i>59 811</i>	<i>170 000</i>	<i>57 003</i>	<i>154 746</i>
<i>varav resor med tåg</i>	<i>4 622</i>	<i>30 000</i>	<i>4 166</i>	<i>23 001</i>
Total omsättning av företagskortet (kr)	2 953 837	10 000 000	2 541 370	8 719 330
Avgångstider: Andelen som instämmer i påståendet ”Avgångstiderna passar mina behov” (%)	62/37 ⁴	60	59/36	-
<i>Nationellt snitt³</i>	<i>68/54</i>		<i>66/50</i>	
Hitta information: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att få information om resan (avgångstider, biljettpriser mm) (%)	66/67:	60	63/63:	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>76/75</i>		<i>76 /75</i>	
Enkelhet: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att resa med Din Tur” (%)	65/43	60	69/48	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>74/61</i>		<i>74/59</i>	
Trygghet: Andelen som instämmer i påståendet ”Det känns tryggt att resa med Din Tur” (%)	67/57	80	68/62	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>72/67</i>		<i>73 /67</i>	
Tidhållning: Andelen som instämmer i påståendet ”Jag kan lita på att jag kommer fram i tid om jag reser med Din Tur” (%)	46/40	60	49/44	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>48/45</i>		<i>52/48</i>	
Information om förändringar: Andelen som instämmer i påståendet ”Informationen vid förändringar av tidtabeller och linjer är bra” (%)	40/41	60	41/40	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>55/54</i>		<i>55/53</i>	
Oförutsedda händelser: Andelen som instämmer i påståendet ”Informationen vid förseningar och stopp är bra” (%)	28/28	50	21/21	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>43/42</i>		<i>44 /43</i>	
Köpa biljetter: Andelen som instämmer i påståendet ”Det är enkelt att köpa bolagets biljetter och kort” (%)	76/75	60	71/69	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>77/75</i>		<i>71/69</i>	

² De kommunala subventionerna minskar behovet av skolkortsresor

³ Nationellt snitt är medelvärde i Kolbars nationella undersökning av alla medverkande aktörer inom kollektivtrafikområdet

⁴ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (- xx = antal procent av resenärer - yy = antal procent av allmänheten)

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Utreda möjligheten att skapa anropsstyrd trafik av pluslinjen 630	0,0	Trafik-chef	X	Ej påbörjad. Utredningen kommer genomföras under året.
Beskrivning av aktivitet: Resandet med linje 630 är lågt och kan istället genomföras som anropsstyrd trafik vilken är en mer resurseffektiv trafiklösning.				
Analysera linjenätsutredning i Sundsvalls tätort som genomförs hösten 2017	0,0	Trafik-chef	X	Påbörjad. Arbetet med Sundsvalls linjenät har pågått under perioden. Arbetet är omfattande och linjenätsanalysen är endast en bidragande faktor till det slutgiltiga linjenätet i Sundsvall. Sundsvalls linjenät förväntas vara planerat under 2018 men ska senare införas som trafik sannolikt i delar för tidtabellskiftet 2019 och lejonparten 2020.
Beskrivning av aktivitet: Sundsvalls kommun genomförde under 2017 en linjenätsanalys med en utgångspunkt att använda för nytt linjenät.				
Analysera effekterna av Örnsköldsviks kommuns beslut hösten 2017 om infrastrukturåtgärder och förändringar av linjenätet	0,0	Trafik-chef	X	Påbörjad. Arbetet med att se över effekterna för Örnsköldsviks tätortstrafik har påbörjats i en arbetsgrupp med kommunen, trafikutförare och RKM. Trafikupplägget är fortfarande nytt och det är för tidigt att dra slutsatser kring dess effekter särskilt då vintern påverkat resandet påtagligt. RKM kommer att färdigställa en analys under slutet av året som kan vara indikativ för eventuella trafikförändringar för 2019 eller 2020.
Beskrivning av aktivitet: Ett förändrat trafikupplägg för Örnsköldsviks tätort genomfördes vid tidtabellskiftet i december 2017. Örnsköldsviks kommun gör en upphandlad analys av effekterna och RKM analyserar även utfallet för trafikupplägget.				

Antal påstigande i den linjelagda kollektivtrafiken

Tabellen nedan visar antalet påstigande i de olika trafikområdena. De största ökningarna ser vi i S6 på linje 50 mellan Härnösand och Örnsköldsvik. Även O22 Härnösands landsbygd och O18 Sundsvall – Matfors uppvisar en kraftig ökning.

De områden som tappar resande är O2 Höga kusten och tågtrafiken.

Trafikområde	Trafikering	April 2018	April 2017	April 2016	April 2015	Tendens 2018 - 2017
O2	Höga Kusten	26 349	31 882	35 593	29 384	-17%
O3	Sollefteå tätort	30 833	30 409	28 637	24 043	1%
O45	Sollefteå landsbygd	47 009	47 153	50 689	44 152	0%
O6	Örnsköldsviks tätort	463 732	442 454	305 718	289 624	5%
O7	Örnsköldsvik – Husum, Gideå och Trehörningsjö	39 005	42 988	39 734	31 681	-9%
O8	Örnsköldsvik – Solberg, Mellansel och Bredbyn	53 925	53 256	51 143	49 908	1%
O9	Örnsköldsvik – Skorped och Köpmanholmen	52 884	57 250	51 866	54 015	-8%
O10	Härnösands tätort	190 074	179 105	172 600	136 962	6%
O1415	Sundsvalls tätort	1 857 145	1 896 983	1 835 263	1 864 124	-2%

O16	Sundsvall – Holm och Liden	44 654	44 033	46 461	44 102	1%
O1721	Njurunda – Sundsvall – Timrå	405 807	402 965	385 440	372 544	1%
O18	Sundsvall – Matfors	74 209	68 711	65 152	63 231	8%
O20	Sollefteå – Kramfors - Härnösand	126 259	141 330	137 460	116 877	-11%
O22	Härnösand landsbygd	38 860	36 083	37 638	35 004	8%
O23	Ånge landsbygd	59 690	60 071	66 466	62 868	-1%
S3	Tvärflöjten, Örnsköldsvik - Sollefteå – Östersund	8 500	8 546	15 365	11 881	-1%
S4	Linje 331 Sollefteå - Sundsvall	6 800	6 461	5 621	5 275	5%
S5	Linje 201 Härnösand – Timrå – Sundsvall	76 992	74 392	69 174	70 199	3%
S6	Linje 50 Härnösand-Örnsköldsvik	15 724	13 694	-	-	15%
	Totalt (ej tåg)	3 618 433	3 637 766			-1%
Tågtrafik	Mittbanan och Botniabanan	153 313	182 573	86 584	85 895	-16%

Delmål: Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka

För att stödja våra resenärer med svar på deras frågor har vi ett dygnet runt-öppet kundcenter. Vid oförutsedda händelser ska vi kommunicera genom hemsida och mobil-app. Genom realtidssystemet ska resenären kunna följa trafiken och se om förseningar har uppstått.

Vårt produktutbud ska vara enkelt och anpassat utifrån resenärens behov och göra resande över länsgränsen möjlig.

Genom dialog med kommunerna och Trafikverket ska vi verka för att bytespunkterna upplevs som trygga och bekväma.

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys			
Bedömningen är att målet inte uppfylls.			
Indikatorn ”andelen nöjda och mycket nöjda kunder” har inget mätvärde i Kolbars statistik och redovisas därför ej. Ingen av indikatorerna kommer upp till målvärde för perioden. De beslutade målvärdena är i samtliga fall högre än resultatet av det nationella snittet för indikatorn. Målvärdena är högt ställda i relation till de nationella snittvärdena.			
Åtgärderna för att förbättra audiellt utrop pågår, men hastigheten i införandet går långsamt. Ytterligare resurser behöver tillföras för att åtgärden ska genomföras under året. Upphandlingsprocessen för optiska läsare har påbörjats. Upphandlingen finansieras av Koll2020. Om upphandlingen kan genomföras enligt plan, kommer 270 optiska läsare installeras i länets bussar med start hösten 2018. Åtgärder för bättre fungerande information på digitala tavlor kommer att genomföras under året.			
Utfallet visar att Kommunalförbundet måste prioritera medel och resurser för att nå delmålet.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Andelen nöjda och mycket nöjda resenärer ⁵ (%)	-	55	-	-

⁵ Kan ej följas upp, saknar mätvärde i Kolbar

Nöjdhet med bolaget (andelen av svarande som är nöjda med Din Tur) (%)	50/396	70	53/40	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>60/53</i>		<i>59/51</i>	
Nöjdhet med senaste resan (andelen av svarande som är nöjda med sin senaste resa med Din Tur) (%)	74/75	85	71/72	-
<i>Nationellt snitt</i>	<i>80/80</i>		<i>76/76</i>	
NPS (Net Promoter Score dvs andel som skulle rekommendera vänner och bekanta att resa med Din Tur) (%)	25/18	55	25/16	-

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Utveckla system för att leverera realtidsinformation och möjlighet till köp av biljetter via mobiltelefon. Beskrivning av aktivitet:	0,4	Adm chef	X	Nytt utropssystem håller på att implementeras på länets bussar. Installationer har gjorts på bussar i Härnösand. Utprovning av inställningar för bästa hörbarhet i de olika bussmodellerna pågår. Takten i införandet resurskrävande. Utveckling av realtidsfrekvensen med stöd av ny server hos biljettmaskinleverantör för att leverera säkrare realtidsinformation.
Installera optiska läsare till samtliga bussar i den upphandlade i trafiken Beskrivning av aktivitet: Vår bedömning är att det kräver en investering om 2,0 mnkr som kan skrivas av på fem år. Det innebär en årlig kostnad om 0,4 mnkr. All övergång till digitala lösningar ska ske med en övergångsperiod för att säkerställa bästa möjliga tillgänglighet för så många som möjligt.		Adm chef	X	Upphandlingsprocess påbörjad. Installationer beräknas påbörjas under T3

⁶ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (- xx = antal procent av resenärer - yy = antal procent av allmänheten)

Hållbarhet: Behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle

Delmål: Kollektivtrafik bidrar till social inkludering

Med social inkludering menar vi att människor kan ta del av viktiga samhällsfunktioner oavsett ekonomiska, fysiska eller psykiska förutsättningar.

Kollektivtrafik kan bidra till att överbrygga sociala skillnader. Med en relevant kollektivtrafik har fler människor möjlighet till sysselsättning. Därför går det inte endast att mäta antalet resande och kostnaden för kollektivtrafik för att utvärdera behovet av kollektivtrafik. En busslinje kan ibland vara ekonomiskt försvarbar ur ett samhällsperspektiv trots lågt resande. Däremot är det hela tiden viktigt att värdera alternativa lösningar som kan vara mer kostnadseffektiva men ändå fylla samma behov. I dialogen med våra medlemmar konsekvensbeskriver vi åtgärder ur ett socialt perspektiv.

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↑		
Analys			
Bedömningen är att målet uppfylls.			
Antalet arbetade timmar med biljettkontrollanter har hög uppfyllnadsgrad, verksamheten fungerar väl, men är personalsvag. Ett samarbete med trafikbolagen om personella resurser pågår. Bemötandet ombord på bussarna och kringsservice och information samt enkelheten att köpa färdhandlingar har ett utfall som når målvärdena. Även i jämförelse med de nationella snittvärdena är resultatet bra. Informationssystemen ombord på bussarna behöver utvecklas och klarar inte mätvärdet. Förberedelser för införande av subventionerade produkter riktade till barn och skolor samt seniorer ger ökade förutsättningar för de resenärsgруппerna att planera och delta i sociala aktiviteter.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Antalet arbetade timmar i trafiksystemet av resenärsvårdar	643	1000	0	527
Antalet användare av Din Tur-app		289 800		
<i>Genomsnitt/mån t o m april</i>	25 667	24 150	22 750	23 610
Bemötande ombord: Andel som instämt i påståendet "Förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande"	72/72 ⁷ 77/78	60	-	-
<i>Nationellt snitt</i>				
Bemötande kring service/information: Andel som instämt i påståendet "Personalen på kundcenter/kundtjänst/trafikupplysning har ett trevligt bemötande"	70/71 71/70	70	70/69 76/75	
Information ombord: Andel som instämt i påståendet "Jag får den information jag behöver ombord"	63/64 72/72	70	-	-
<i>Nationellt snitt</i>				

⁷ Utfallet xx/yy på indikatorerna beskriver (- xx = antal procent av resenärer - yy = antal procent av allmänheten)

Information inför resan: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att få information inför resan (avgångstider, biljettpriser mm)"	66/67	70	63/63
<i>Nationellt snitt</i>	76/75		76/75
Köpa färdhandlingar: Andel som instämmer i påståendet "Det är enkelt att köpa Din Turs biljetter och kort"	76/75	70	71/69
<i>Nationellt snitt</i>	77/75		71/69

Alla planerade åtgärder i budget 2018 bortprioriterades

Uppföljning av åtgärder för måluppfyllnad	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Upprätta handlingsplaner för införandet av kommunala subventionerade produkter i Sundsvall och Härnösand	0,0	Adm chef	✓	Förberedelserna går enligt plan för alla inblandade aktörer.
Beskrivning av aktivitet: Enligt beslut i direktionen juni 2017 ska i samverkan med kommunala tjänstemän, trafikföretag och systemleverantörer en tid- och resursplan upprättas som stöd för införandet.				
Upprätta handlingsplaner för införandet av kommunala subventionerade produkter i Timrå	0,0	Adm chef	✓	Förberedelserna går enligt plan för alla inblandade aktörer.
Beskrivning av aktivitet: Enligt beslut i direktionen 28 mars ska i samverkan med kommunala tjänstemän, trafikföretag och systemleverantörer en tid- och resursplan upprättas som stöd för införandet.				
Utarbeta en konsekvensanalys för införandet av Sommarlovskortet	0,0	Adm chef	✓	Förslag på beslut redovisas för förbundsdirektionen den 18 maj 2018.
Beskrivning av aktivitet: Regeringen har beslutat om att erbjuda de regionala kollektivtrafikmyndigheterna möjligheten att införa ett gratis sommarlovskort för särskild åldersgrupp skolelever.				

Delmål: Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Vi satsar på att förbättra tillgängligheten i all trafik genom realtidssystem, audiell och visuell hållplatsinformation. Vi eftersträvar också god information om vilken tillgänglighet resenären kan förvänta sig i vår trafik genom hemsida, kundtjänst och app.

Den särskilda persontrafiken regleras i särskild lagstiftning och gör resande möjligt för de som inte kan ta del av den allmänna kollektivtrafiken.

	Årsprognos T1		
--	---------------	--	--

Måluppfyllnad	↓		
<p>Analys</p> <p>Bedömningen är att målet inte uppfylls.</p> <p>Nytt teknisk plattform för audiellt utrop är anskaffat och håller på att provas ut i Härnösandskommun. Hörbarheten är beroende av en exakt inställning i varje bussmodell. Kvaliten på högtalarna i bussarna varierar, platsen i bussen avgör dessutom hörbarheten. De visuella utropen består av skyltar ombord på bussar samt på hållplatser och bytespunkter. Den tekniska nivån i bussarna varierar mellan trafikområden vilket påverkar kvaliteten negativt. I nästa bussupphandling är det viktigt att det audiella- och visuella systemet ges särskilt definierade krav så att kvaliteten informationssystemen i länets bussar och på hållplatser och bytespunkter blir jämn. I uppföljningen T1 kan inte andel bussar med audiellt- och visuellt utrop redovisas då underlag för det saknar systemstöd. Ambitionen är att ha relevant underlag till T2.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Andel fordon som kontrollerats (%)	19 ⁸	90	18	25
Andel bussar med audiellt utrop (%)	-	95	-	-
Andel bussar med visuellt utrop (%)	-	95	-	-

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
<p>Ta fram riktlinjer för hur bytespunkter runt om i länet ska utformas samt var de geografiskt ska placeras</p> <p>Beskrivning av aktivitet: När trafikförsörjningsprogrammet är antaget ska flera riktlinjer tas fram för att realisera trafikförsörjningsprogrammets intentioner. Högst prioriterat är det att ta fram en riktlinje för placering och utformning av bytespunkter i länet.</p>	0,0	Trafikchef	X	Påbörjad. Regionalt trafikförsörjningsprogram som beslutas i juni 2018 ligger grund för utvecklingen av arbetet avseende riktlinjer för bytespunkter. I Koll 2020 så finns viktiga utredningar såsom om tillgänglighet som kommer att ligga som grund för riktlinjer för bytespunkter. Åtgärden förväntas färdigställas under 2019.
<p>Realisera projektet <i>En kollektivtrafik för alla</i>⁹ under 2020 (Wilhelm och Partners)</p> <p>Beskrivning av aktivitet: Den tillgänglighetsanalys som tagits fram under 2016 realiseras i ett projekt benämnt En kollektivtrafik för alla 2020.</p>	0,0	Utvecklings -chef	X	Aktiviteten är bortprioriterad i slutformandet av trafikförsörjningsprogrammet efter inkomna remissynpunkter och genomförda fördjupade samråd. Arbetet som leddes av Wilhelm och Partners har resulterat i bilagan om tillgänglighet i det kommande trafikförsörjningsprogrammet.

Delmål: Minskad negativ miljöpåverkan

Varje resa som en person gör med kollektivtrafik istället för med bil minskar påverkan på miljön. Sedan 2016 bedrivs all upphandlad linjelagd kollektivtrafik med fossilfria drivmedel. Vi jobbar vidare med att minska miljöpåverkan genom att få fler att resa med kollektivtrafik istället för bilen.

Vi ska fortsätta vårt arbete med att anpassa bussarnas storlek efter transportens behov och därmed

⁸ 57 bussar av 297 är kontrollerade

⁹ Enligt utkast till Regionalt trafikförsörjningsprogram 2030

minska den totala energianvändningen i den linjelagda kollektivtrafiken.

Vi ser en tendens till att sjukresorna ökar och blir längre. Vi ska verka för att fler har möjlighet att göra sina sjukresor i den linjelagda kollektivtrafiken.

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↑		
<p>Analys</p> <p>Bedömningen är att målet uppfylls.</p> <p>Utsläppen ligger överlag på samma nivå som 2017 allteftersom busstrafiken drivs på biodieseln HVO 100. Jämfört samma period 2017 har andelen biodrivmedel ökat och är nu närmare 100 procent av förbrukningen på den linjelagda trafiken. Den främsta utmaningen nu är att påverka energianvändningen genom miljövänligare körning. På linjer med få resenärer kan det vara möjligt att byta till mindre bussar vilket påverkar utsläppen.</p> <p>De förändrade hållbarhetskriterierna minskar utbudet av HVO samtidigt som reduktionsplikten leder till ökad efterfrågan på drivmedlet. Det medför en väsentlig risk för att länets bussar inte kan drivas med biodiesel i en nära framtid och att miljömålen inte nås.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det motoriserade resandet (%)	12	12	-	11
Mängden kväveoxider i linjelagd trafik per förbrukad kilowattimma (g/kWh)	1,29	1,30	1,37	1,34
Energianvändning per produktionskilometer i linjelagd trafik (kWh/km)	3,2	3,1	3,2	3,0
Biodrivmedelsandel per produktionskilometer (%)	99,0	97,0	95,56	98,2
Nettoutsläpp koldioxid för all linjelagd busstrafik (ton) ¹⁰	-	-	-	2 277

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Anskaffning av en el-buss för att trafikera Kramfors centrumlinje	0,6	Trafik-chef	X	En elbuss är svår att införa in i Kramforstrafikens omlopp då denna måste depålasta och får för kort drifttid. Infrastruktur för en elbuss är omotiverad ur ett kostnadsnyttaperspektiv mot nuvarande HVO-drift. Genomförs ej.
Beskrivning av aktivitet: För att minska energianvändningen och bidra till en bättre stadsmiljö har det inkommit önskemål om att anskaffa en el-buss till centrumlinjen i Kramfors.				
Utveckla dialogen med trafikföretagen inom den särskilda persontrafiken för att öka användningen av fossilfria drivmedel	0,0	Trafik-chef	X	Påbörjad. RKM har en dialog med upphandlade företag om möjligheterna att använda fossilfria drivmedel. Härnösands upphandlade särskilda persontrafik har sedan slutet av 2017 50 procent inblandning av fossilfria bränslen.
Beskrivning av aktivitet: Mellan 2014-2016 har stort fokus legat på omställning mot mer hållbara drivmedel i den allmänna kollektivtrafiken. Arbetet har påbörjats även i den särskilda				

¹⁰ Redovisas i ÅR 2018

persontrafiken och den kommer att prioriteras under de kommande tre åren. Vi kommer att föra dialog med trafikföretagen och se hur vi succesivt kan genomföra en hållbar omställning.				
Trafikföretag som bedriver trafik med fossilfria drivmedel ska lyftas fram som goda exempel	0,0	Trafik- chef	X	Ej genomförd. Informera om goda exempel på Din Tur Facebooksida om trafikföretag inom den särskilda persontrafiken som använder fossilfria bränslen.
Beskrivning av aktivitet: Vi ska lyfta fram goda exempel som ett incitament för omställning.				

Delmål/Finansiellt mål: Resurseffektiv kollektivtrafik

Resurseffektiv kollektivtrafik innebär att vi bedriver kollektivtrafik utifrån de behov som finns. Där det finns få resenärer kan det behövas alternativ till linjelagd kollektivtrafik. Det kan till exempel handla om att ersätta linjer med anropsstyrd trafik där resenären måste boka sin resa i förväg.

Vi kommer att följa upp vad varje resa kostar för skattebetalaren och analysera möjligheter att minska den skattefinansierade delen genom att exempelvis öka intäkterna för varje resa. Det kan stå i konflikt med att skapa kollektivtrafik som ekonomiskt är tillgänglig för alla.

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
<p>Analys</p> <p>Bedömningen är att målet inte uppfylls.</p> <p>Antalet samordnade resor kommer att minska ytterligare under 2018 då Sollefteå kommun har upphandlat färdtjänst från och med augusti.</p> <p>I det kommande Trafikförsörjningsprogrammet definieras länets prioriterade stråk. En av ansatserna är att öka resandet i dessa stråk samt att identifiera linjer med lågt resande. Linjer med lågt antal resande ska på sikt ersättas med anropsstyrd trafik.</p> <p>Anropsstyrd trafik är kostnadseffektiv för det behov som finns inom områden med lågt antal resande. Av de 103 upphandlade anropsstyrda linjerna i länet används 74, nyttjandegraden är oförändrad. För att öka attraktiviteten behöver tekniska stödsystem utvecklas för att underlätta beställning och betalning av resan. Informationen om den anropsstyrda trafiken måste utvecklas mot de resenärsgupper som är berörda. Antal nyttjade linjer med anropsstyrd trafik har inte ökat under året.</p> <p>Kommunala- och statliga subventioner medför att andelen betalande resenärer i den linjelagda kollektivtrafiken kommer att minska och därmed självfinansieringsgraden.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till motoriserade resande (%)	12	12	-	11
Jämförelse mellan verksamhetens nettokostnader och budget				
<i>avvikelse i procent</i>	0,9%	0	-0,4%	2,8%
<i>avvikelse mnkr</i>	1,5	0	-0,4	14,2

Nettokostnad per resa (kr)	36,1	40	37,5	34
varav landsbygdstrafik	95,3	92	102,5	66
varav tätortstrafik	17,5	28	16,8	17
Nettokostnad per invånare (kr) ¹¹	448	-	410	1316
Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ¹² (%)	25,2	22,4	27,3	24,3
varav landsbygdstrafik	19,5	17,0	19,7	18,8
varav tätortstrafik	33,1	30,0	38,4	32,0
Andel trafik kostnad som finansieras av skolkortsintäkt(%)	5,3	5,1	6,1	5,5
varav landsbygdstrafik	7,1	6,6	7,7	7,0
varav tätortstrafik	2,9	3,0	3,6	3,0
Kostnad/sjukresa (kr per resa)	359	362	356	360
Kostnad/färdtjänstresa (kr) Totalt Västernorrland	196	205	202	209
Kostnad/färdtjänstresa (kr) Ånge kommun	302	318	320	321
Andel samordnade sjukresor (%)	60,31	58,00	59,58	59,12
Andel samordnade färdtjänstresor (%) Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun	59,03	59,20	59,84	59,23
Andel samordnade färdtjänstresor (%) Ånge kommun	56,67	53,30	50,33	51,76
Besparing samordnade sjukresor (%)	38,50	36,80	37,90	37,61
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) Totalt Västernorrland, exkl. Sundsvalls kommun	27,95	28,60	28,9	28,14
Besparing samordnade färdtjänstresor (%) Ånge kommun	44,87	36,50	38,55	37,44
Kostnad per produktionskilometer (kr)	20,32	20,05		
Antalet anropsstyrda linjer i Västernorrland (st)	103	-	103	103
Antalet anropsstyrda linjer där resor bokats i Västernorrland (st)	74	-		
Kassalikviditet (%)	-	100	-	89

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Skapa förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik i glesbygden genom nya och innovativa lösningar	0,0	Trafik-chef	X	Arbetet pågår med att analysera möjliga kluster där förutsättningar finns för denna form av flextrafik genom Projekt Koll 2020.
Beskrivning av aktivitet: Detta skulle ske genom att öppna upp den särskilda persontrafiken, skolskjutsar för allmänheten mindre flexibla bussar av typen ”byabussen”. Utveckling av tjänster för att underlätta samordning av trafikslag och samåkning. Åtgärden kommer att genomföras inom ramen för Koll 2020 i WP 4- Nya tider.				

¹¹ Nettokostnad per invånare beräknas utifrån den totala nettokostnaden, exklusive tågtrafik, särskild persontrafik, Din Tur kundcenter och subventioner, genom befolkningmängden 31 mars.

¹² Självfinansieringsgrad är andelen av trafik kostnader, exklusive särskild persontrafik, som täcks av externa biljettintäkter. Skattefinansierade intäkter så som skolkort, skattesubvention kommunkort och medlemsbidrag inräknas ej.

<p>Utveckla trafikbokslutet som ett beslutsunderlag</p> <p>Beskrivning av aktivitet: Trafikbokslutet behöver utvecklas ytterligare för att utgöra ett relevant beslutsunderlag för kommunalförbundet och dess medlemmar. Trafikbokslutet ligger till grund för bland annat medlemmarnas behovsframställan.</p>	0,0	Trafik- chef	✓	Trafikbokslutet har utvecklats under årets första månader, exempelvis genom GIS-analyser av trafiken vilken ger en översiktlig bild som grund för strategiska beslut.
<p>Förstärka ekonomistyrning och intäktsanalys</p> <p>Beskrivning av aktivitet: Myndighetens resurser för ekonomistyrning kommer att behöva förstärkas genom nyrekrytering av en controller. Controllern kommer bland annat att arbeta med att utveckla och anpassa intäktsfördelningssystem. Vi behöver säkerhetsställa intäktsfördelningen gentemot trafikföretag, övriga norrlandslän och medlemmar. Nuvarande intäktsfördelningssystem kan ej uppgraderas och saknar support.</p>	0,7	Ekonomi- chef	✗	Ej genomförd. Rekrytering av controller pågår och beräknas vara klar under hösten 2018.
<p>Överta handläggning av Timrå kommuns färdtjänst</p> <p>Beskrivning av aktivitet: Från och med juni 2018 övertar kommunförbundet handläggningen av färdtjänstresor från Timrå kommun. Fakturering sker enligt avtal.</p>	0,0	Trafik- chef	✗	Alla förberedelser för övertagandet är genomförda. Övertagandet sker per 1 juli 2018.

Tillväxt: Kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

Delmål: Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk

Prioriterade stråk¹³ är de områden i Västernorrland där störst andel av befolkningen är bosatta och arbetar eller studerar i.

För att öka resandet i de prioriterade stråken behöver vi effektivisera den linjelagda busstrafikens ledtider så att kollektivtrafiken kan konkurrera tidsmässigt med bilen. För tågtrafiken ska vi verka för att hålla en hastighet som möjliggör snabbare restider än bilen.

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
<p>Analys</p> <p>Bedömningen är att målet inte uppfylls.</p> <p>Delmålet om att resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk hade i de tidiga resonemangen en stark koppling till självfinansieringsgrad. I Västernorrland görs stora satsningar på att ytterligare subventionera resandet för olika resenärsgupper vilket minskar självfinansieringsgraden, utifrån detta behöver vi identifiera rätt indikatorer för att bedöma måluppfyllelsen och vad som är resurseffektivt resande i länet.</p> <p>Det viktigt att relatera detta delmål till det övergripande målet om tillväxt där kollektivtrafiken ska bidra till starka och växande arbetsmarknadsregioner. Framgent avser vi att mäta resandet i gruppen vuxna med syfte att identifiera antalet arbetspendlande.</p> <p>Målet att öka det totala antalet resande mellan 2017 och 2018 skulle sannolikt som helhet inte nås med bakgrund av den kraftiga minskningen under vintern 2018. Men då ytterligare kommunal- och statlig subventioneringen av kollektivtrafiken införs under 2018 så kan ökningen av antalet resande ändå ske men till följd av lägre självfinansieringsgrad.</p> <p>Mycket arbete återstår för att kartlägga de åtgärder som krävs för att öka kostnadseffektivitet och för att korta restiderna.</p> <p>Årets första fyra månader visar en minskning på antalet resande längs prioriterade stråk. Den huvudsakliga minskningen består av antalet resande i tågtrafiken, beroende på en stor ökning av inställda och kraftigt försenad trafik under vintern 2018. Busstrafiken har trots den snörika vintern huvudsakligen en stabil trend jämfört 2017. Mer specifikt, linje 50 har ökat med 15 procent vilket är sannolikt kopplat till en överflytt av resenärer mellan trafikslag på grund av många inställda turer i den regionala tågtrafikens sträckning Härnösand Örnsköldsvik. Linje 201 har ökat med 3,5 procent, Matforstrafiken fortsätter öka med ett genomsnitt på 8 procent och linje 120 mellan Njurunda-Sundsvall-Timrå fortsätter också utvecklas med 6 procent. Linje 90 har minskat med 9 procent och linje 191 har minskat med 1,5 procent. Den regionala tågtrafikens resande har minskat med 16,5 procent.</p>			

Indikatorer att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Förändring april 2017 och 2018 (%)	Utfall 2017
Antalet resor i de prioriterade stråken ¹⁴ (nedan sammanslaget)	2 918 804	-	2 944 962	-1	8 283 048

¹³ Prioriterade stråk definieras i det kommande reviderade Regionala trafikförsörjningsprogrammet

¹⁴ Kompletteras efter beslut om Trafikförsörjningsprogram 2030

Landsbygdstrafik (50, 90, 120, 141, 142 191, 201, 611)	444 611	-	422 952	5	1 787 743
Tätortstrafik (Övik och Sundsvall)	2 320 880	-	2 339 437	-1	6 495 305
Regional tågtrafik (Norrtåg alla produkter)	153 313	-	182 573	-16	537 254

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
<p>Utreda fortsatt förstärkningstrafik eller ökad turtäthet på linje 120</p> <p>Beskrivning av aktivitet: Linje 120 är en prioriterad linje med många resenärer. Vi behöver särskilt se över linjen med fokus på att ha god turtäthet och bra restider. Åtgärden kan innebära ökade kostnader på sikt.</p>	0,0	Trafik-chef	X	<p>Linjen har förstärkts inför sommartidtabell 2018 och kommer även fortsätta ses över i samband med tidtabellskiftet i december 2018.</p> <p>Pågående.</p>
<p>Utreda förstärkt trafik samt snabbare trafik på linje 201</p> <p>Beskrivning av aktivitet: Linje 201 är en stark pendlingslinje men den har relativt dåliga restidskvoter i jämförelse med bilen. Därför finns det anledning att se över restiderna och behovet av förstärkning. Åtgärden kan innebära ökade kostnader på sikt.</p>	0,0	Trafik-chef	X	<p>Dialog med trafikutförare rörande utveckling är påbörjad. Linjens hållplatslägen och dragning kommer genomlysas under året.</p> <p>Påbörjad.</p>
<p>Delta i arbetet med nytt resecentrum i Sundsvall</p> <p>Beskrivning av aktivitet: Ett nytt resecentrum i Sundsvall kommer att vara en strategiskt viktig nod för kollektivtrafiken i länet.</p>	0,0	Trafik-chef	✓	<p>Planeringen av Sundsvalls resecentrum är genomförd. Projektet går nu mot en genomförandefas vilket innebär endast mindre insatser för RKM.</p>
<p>Delta i arbetet med ombyggnationen av Navet i Sundsvall</p> <p>Beskrivning av aktivitet: Navet är en viktig kollektivtrafiknod i länet. Där är det mycket trafik som passerar och många människor som uppehåller sig. Det är av stor vikt att Navet blir en attraktiv mötesplats som lockar till resande och att resenären kan känna sig trygg där.</p>	0,0	Trafik-chef	✓	<p>RKM har deltagit styrgrupp och arbetsgrupp för den nya centrala hållplatsen i Sundsvall (hållplats Stenstan). Projektet går under vintern 2019 in i en genomförandefas vilket innebär endast mindre insatser för RKM.</p>
<p>Utreda den regionala trafiken i de prioriterade stråken för att eventuellt förstärka vid behov.</p> <p>Beskrivning av aktivitet: I tidigare planer har arbetet med att ta fram en stationslägesstrategi funnits med. Arbetet pausade i och med att projekt Koll 2020 aktualiserades och att det görs inom ramen för projekt Mittstråket. Med stöd av Koll 2020 bör arbetet med att ta fram en stationslägesstrategi återigen prioriteras och medel avsättas.</p>	0,0	Trafik-chef	X	<p>Ej påbörjad.</p> <p>De prioriterade stråken definieras i det Regionala trafikförsörjningsprogrammet som beslutas i juni 2018.</p> <p>Stationslägesstrategi tas fram 2019 efter att linjenätsanalys är framtagen</p>

Delmål: Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation

Vi samverkar med de angränsande länen för att nå gemensamma lösningar för produktutbud, produktgiltighet och teknikutveckling samt kommunikation med resenärerna. Genom samverkan med den kommersiella trafiken ökar antalet resmöjligheter. Därför strävar vi efter gränslösa tekniska lösningar med öppna system i enlighet med nationella standarder.

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys			
Bedömningen är att målet inte uppfylls.			
Upphandling av optiska läsare påbörjad i maj. Installation beräknas under hösten 2018. Samverkan med X-trafik är inledd för att vidareutveckla biljett- och trafiksamverkan utifrån nuvarande samverkansavtal. Utöver det har en gemensam projektledare rekryterats i samarbetet för att ta fram en plan för nästa generations biljett- och betalsystem tillsammans med de övriga fyra länen. Utöver det har åtgärder påbörjats men ännu inte nått resultat. Av de indikatorer som följs upp når vi därmed inte upp till målvärdena för 2018. Bedömningen är att det endast är indikatorn för användare av Din Tur-app som når målvärdet.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Utbudsförändring genom biljettsamverkan				
<i>SJ Mittbanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	2 ¹⁵	0	0
<i>SJ Botniabanan (antal dubbelturer/må-fre)</i>	0	4		
<i>X-trafik (antal dubbelturer tåg och buss /må-fre)</i>		17		
Andel bussar med installerade optiska läsare (%)	0	95	0	0
Andel produkter som är digitaliserade ¹⁶ (%)	20	80	20	20
Antalet användare av Din Tur-app		289 800		
Genomsnitt/mån t o m april	25 667	24 150	22 750	23 610

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Ta fram en plan för nästa generations biljett- och betalsystem i samverkan med de fyra nordligaste länen	0,0	Adm chef	X	Ej genomförd. Projektledare rekryterad. Projektorganisationen organiserad och arbetet påbörjat. Förstudien har påbörjats. Projektet bedöms vara avslutat före årsskiftet.
Beskrivning av aktivitet: Åtgärden kan innebära en investerings- och driftskostnad på sikt.				
Investera nya biljettmaskiner	0,6	Adm chef	X	

¹⁵ I budgetskrivelse uttrycks mätvärdet som 6000 för SJ (9 dubbelturer per dygn=9*2*365) och 30 000 för X-trafik avgångar per år. Det bedöms inte vara ett funktionellt indikatorvärde för uppföljning av målet.

¹⁶ Produktutbud: Periodkort/Reskassa, Enkelbiljett, Företagskort, Skolkort, Barnkort (gratis), totalt fem, varav enkelbiljett är digitaliserad
T1 18

<p>Beskrivning av aktivitet: Vi ser ett behov av att köpa in ytterligare biljettmaskiner för att utrusta de bussar som idag saknar biljettmaskiner (t ex skolbussar). Åtgärden gör det möjligt att kunna nyttja skoltrafiken till den allmänna linjelagda trafiken.</p>	<p>Ej påbörjat.</p> <p>Behov att förnya biljettmaskinparken då de nuvarande modellerna är på väg ut ur marknaden. Säkrare analys av tidpunkt för införande ges i T2.</p>
<p>Investera biljettautomater i Sundsvall 0,1 Adm chef X</p> <p>Beskrivning av aktivitet: I väntan på att produkterna digitaliseras kan det finnas ett behov av att investera i biljettautomater i Sundsvall. Tanken är att på det sättet minska trycket på laddning ombord på buss vilket orsakar förseningar i trafiken.</p>	<p>Ej genomförd.</p> <p>Offert inkommit som underlag för analys av möjlighet av införande. Kostnaden för anskaffning överstiger budgeterade medel.</p> <p>Projekteringsanalys påbörjad i samverkan med Sundsvalls kommun.</p>
<p>Utveckla samverkan med X-trafik avseende biljetter och trafik. Aktiviteten påbörjas redan under 2017 0,5 Adm chef X</p> <p>Beskrivning av aktivitet: I dag trafikerar X-trafik med både buss- och tågtrafik till Sundsvall. Det ekonomiska värdet för Västernorrland för trafiken uppgår till ca 2,0 mnkr. Nuvarande avtal reglerar både kostnader och biljettgiltigheter. Ersättningen för 2018 uppgår till 1 mnkr och kommer successivt att öka till 2 mnkr till 2020. Dialog med X-trafik har inletts om en fortsättning på nuvarande samverkansavtal.</p>	<p>Ej genomförd.</p> <p>Dialog med X-trafik genomförd under våren. Planering pågår tillsammans med X-trafik för att utarbeta ett nytt samverkansavtal som ersätter nuvarande från kommande årsskifte.</p>
<p>Utveckla biljettsamverkan med kommersiella aktörer 0,0 Adm chef X</p> <p>Beskrivning av aktivitet: Norrtåg kommer att inleda en dialog om biljettsamverkan med SJ.</p>	<p>Ej genomförd.</p> <p>I ansvarsfördelning mellan kollektivtrafikmyndigheten och Norrtåg har det beslutats att det är Norrtågs styrelse som ansvarar för dialogen med SJ om en biljettsamverkan.</p>

Medarbetare: Medarbetarnas kompetens och engagemang utgör kollektivtrafikens viktigaste tillgång

Delmål: Målen är välkända för våra medarbetare

Väl kända mål som genomsyrar hela verksamheten bidrar till medarbetarnas engagemang.

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↑		
<p>Analys</p> <p>Bedömningen är att målet uppfylls.</p> <p>Målen i det nya Trafikförsörjningsprogrammet kommer att kommuniceras med alla medarbetare under 2018.</p> <p>I medarbetarsamtal och lönesamtal med närmaste chef utvärderas förmågan att nå Kollektivtrafikmyndighetens mål och mål nedbrutna på individnivå. Indikatorerna följs upp i medarbetarenkät hösten 2018.</p>			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Andelen medarbetare som upplever att målen genomsyrar hela myndigheten (%) Benchmark 62% ¹⁷	-	62	-	42
Andelen medarbetare som upplever att de har mål kopplat till sitt arbete (%) Benchmark myndigheter 74%	-	100	-	72

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Att införa en verksamhetsplaneringsprocess	0,0	Ekonomi- chef	X	Arbetet påbörjades under sista halvåret 2017 och kommer att slutföras under 2018.
Beskrivning av aktivitet: Arbetet med att införa en verksamhetsledningsprocess kommer att slutföras under 2018.				
Årlig personaldag med fokus på mål och verksamhetsstyrning	0,0	HR-chef	X	Genomförs den 26 maj.
Beskrivning av aktivitet: Personaldag med fokus på mål, verksamhetsstyrning och området feedback som identifierats i handlingsplanen för bättre arbetsmiljö.				

Delmål: Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten

För att nå satta mål måste mål och medel harmoniseras med varandra. Genom en tydlig planeringsprocess ges medarbetarna förutsättningar att på ett effektivt sätt prioritera sitt arbete för att

¹⁷ Benchmarking mäts i eNPS (Employee Net Promotor Score) som är ett mätverktyg som utvärderar alla branscher i Sverige

bidra till måluppfyllelsen. Uppdraget till myndigheten utgår från kommunalförbundets styrdokument och direktionens beslutade ambitionsnivå.

Utfallet på indikatorn Medarbetarindex, avseende arbetsklimat, ledarskap, organisation och visioner och mål, i medarbetarundersökningen 2017 var 56 procent.

	Årsprognos T1		
Måluppfyllnad	↓		
Analys			
Bedömningen är att målet inte uppfylls.			
Medarbetarindex bedöms uppnå målvärdet 62 procent. Sjuktalet kommer inte att minska till 3,7 procent då två heltidssjukskrivna medarbetare bidrar till ett ökat sjuktal totalt. Friskvårdstimmar beräknas inte uppnå målvärdet då en ökning av andelen medarbetare som använder sig av friskvårdstimmen och friskvårdsbidraget är lågt.			

Indikatorer för att följa upp målet	Utfall april 2018	Målvärde 2018	Utfall april 2017	Utfall 2017
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning (MI) (%)	-	62	-	56
Sjuktalet (%)	8,1	3,7	-	4,8
Antalet friskvårdstimmar registrerade i Agda (h)	71	1 400 ¹⁸	-	-
Andelen av medarbetare som utnyttjar friskvårds bidrag (%)	18	50	16	16

Uppföljning av åtgärder beslutade i budget 2018	Belopp (mnkr)	Ansvarig	Status	Analys/kommentar
Utveckla verksamhetsplaneringsprocessen	0,0	Ekonomi- chef	✗	Arbetet påbörjades under sista halvåret 2017 och kommer att slutföras under 2018.
Beskrivning av aktivitet: Budgetbeslutet ska brytas ner i en verksamhetsplan som beskriver ansvar och medel för att uppnå ambitionen i budgeten.				
Medarbetarindex, hämtat ur medarbetarundersökning	0,0	HR-chef	✗	Medarbetarindex redovisas efter genomförd medarbetarundersökning hösten 2018.
Beskrivning av aktivitet: Under hösten 2018 genomförs en medarbetarundersökning riktad till alla medarbetare vid myndigheten. Indexområdena är Ledarskap, Organisation, Mål-och vision samt Arbetsmiljö. Undersökningen möjliggör att vi får fram ett medarbetarindex som kan jämföras med föregående år samt med andra arbetsplatser.				
Följa upp handlingsplan som har utarbetats från resultaten av 2017 års medarbetarenkät	0,0	HR-chef	✓	Fyra förbättringsområden ledarskap, arbetsmiljö/arbetsklimat, organisation och vision

¹⁸ Antalet friskvårdstimmar kan mätas för medarbetare som arbetar dagtid vardagar. Medarbetare som arbetar skift kan inte utöva friskvård under arbetstid. Tidregistrering av friskvårdstimmar i tidsystemet Agda påbörjades 2018.

Beskrivning av aktivitet: Handlingsplanen följs upp under årets fyra skyddskommittémöten i samverkan med arbetsplatsernas skyddsombud samt på personalmöten, enhetsmöten, och verksamhetsmöten.

och mål ligger till grund för uppföljning i handlingsplanen.

Handlingsplanen finns tillgänglig för medarbetarna på intranätet.

Samlad bedömning om god ekonomisk hushållning

En god ekonomisk hushållning innebär inte enbart en budget i balans, utan innefattar även ett krav på att resurserna används till rätt saker och att de utnyttjas på ett effektivt sätt. De delmål som är särskilt betydelsefulla och ska ha uppnått godkänd nivå för att vi ska kunna redovisa att vi uppnått god ekonomisk hushållning är

- Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet
- Minskad negativ miljöpåverkan
- Resurseffektiv kollektivtrafik

En första bedömning är att myndigheten inte kommer att uppnå god ekonomisk hushållning då två av delmålen som identifierats som särskilt viktiga för bedömningen av god ekonomisk hushållning inte bedöms uppnås 2018. Dessa är att resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet och resurseffektiv kollektivtrafik. Det tredje delmålet om minskad negativ miljöpåverkan kommer att nås.

Övergripande målområde	Verksamhetens mål	Prognos 2018	Måluppfyllelse	Kommentar om mål
Resenär	Vi ska resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet	Uppfylls ej	Subventioner medför att framförallt resande i tätortstrafiken ökar. Arbete återstår inom områdena trygghet, tidhållning och information.	Mål om god ekonomisk hushållning
Resenär	Antalet nöjda och mycket nöjda kunder ska öka	Uppfylls ej	Ytterligare resurser måste tillföras för att målet ska nås.	
Hållbarhet	Resurseffektiv kollektivtrafik	Uppfylls ej	Andelen färdtjänstresor och sjukresor som är möjliga att samordna kommer att minska och andelen betalande resenärer i den linjelagda kollektivtrafiken kommer att minska.	Finansiellt mål Mål om god ekonomisk hushållning
Hållbarhet	Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning	Uppfylls ej	Ytterligare resurser måste tillföras för att målet ska nås. Informationssystemen ombord på bussarna, på bytespunkter och hållplatser måste utvecklas.	
Tillväxt	Vi ska resurseffektivt öka resandet i prioriterade stråk	Uppfylls ej	En svag resande minskning i prioriterade stråk jämfört med 2017. Vi behöver identifiera rätt indikatorer för att bedöma måluppfyllelsen.	
Tillväxt	Vi ska öka antalet resmöjligheter genom samverkan och innovation	Uppfylls ej	Tecknat avtal med X-trafik. Frågan om biljettsamverkan med SJ ligger på Norrtåg AB.	
Medarbetare	Medarbetarna har rätt förutsättningar att möta de förväntningar som ställs på verksamheten	Uppfylls ej	Långtidssjukskrivningar påverkar sjuktalet. Friskvårdstimmarna används i alltför liten utsträckning.	
Hållbarhet	Kollektivtrafik bidrar till social inkludering	Uppfylls	Kommunala subventioner, biljettkontrollanter och resenärsvärdar bidrar till att målet uppnås.	
Hållbarhet	Minskad negativ miljöpåverkan	Uppfylls	Den linjelagda busstrafiken drivs med biodieseln HVO 100.	Mål om god ekonomisk hushållning
Medarbetare	Målen är välkända för våra medarbetare	Uppfylls	Målen i det nya Trafikförsörjningsprogrammet kommer att kommuniceras med alla medarbetare under 2018.	

En första bedömning är att myndigheten inte kommer att uppnå god ekonomisk hushållning då två av delmålen som identifierats som särskilt viktiga för bedömningen av god ekonomisk hushållning inte bedöms uppnås 2018. Dessa är att resurseffektivt öka det totala kollektiva resandet och resurseffektiv kollektivtrafik. Det tredje delmålet om minskad negativ miljöpåverkan kommer att nås.

Ekonomisk analys

Periodens resultat

Årets första fyra månader visar nettokostnader om 168,6 mnkr. Vid en jämförelse med föregående år är verksamhetens nettokostnader 11,1 mnkr högre. Främsta orsaken till kostnadsökningen är indexutvecklingen. Utfallet för de kommunala biljettsubventionerna är 35,6 mnkr jämfört med föregående år då kommunala biljettsubventioner uppgick till 32,9 mnkr. Periodens medlemsbidrag uppgår till 133,0 mnkr och är 8,4 mnkr högre än föregående år.

Belopp, mnkr	Utfall april 2018	Utfall april 2017	Avvikelse mellan åren	Förändring mellan åren (%)
Verksamhetens intäkter	51,4	51,7	-0,3	-1%
Verksamhetens kostnader	-219,0	-208,0	-11,0	5%
Jämförelsestörande poster	0,0	0,0	0,0	-
Avskrivningar	-1,1	-1,2	0,1	-10%
Verksamhetens nettokostnad	-168,6	-157,5	-11,1	7%
Kommunala biljettsubventioner	35,6	32,9	2,7	8%
Medlemsbidrag	133,0	124,6	8,4	7%
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	-

Budgetföljsamhet

Verksamhetens intäkter uppgår till 51,4 mnkr avvikelsen mot budget uppgår till 4,2 mnkr motsvarande mnkr. Intäkterna är 3 procent högre än vad som budgeterats. Kostnaderna uppgår till 219 mnkr och ligger i paritet med budget med en avvikelse om 0,5 procent.

Kommunal biljettsubvention är 6,5 mnkr högre än budget, motsvarande 22 procent. Periodens medlemsbidrag uppgår till 133 mnkr och budgeterat medlemsbidrag uppgår till 141 mnkr.

Belopp, mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Förändring (%)
Verksamhetens intäkter	51,4	47,2	4,2	3%
Verksamhetens kostnader	-219,0	-215,8	-3,2	0,5%
Jämförelsestörande poster	0,0	0,0	0,0	-
Avskrivningar	-1,1	-1,5	0,4	-9%
Verksamhetens nettokostnad	-168,6	-170,1	1,5	-1%
Kommunala biljettsubventioner	35,6	29,1	6,5	22%
Medlemsbidrag	133,0	141,0	-8,0	-6%
Årets resultat	0,0	0,0	0,0	-

Verksamhetens nettokostnad

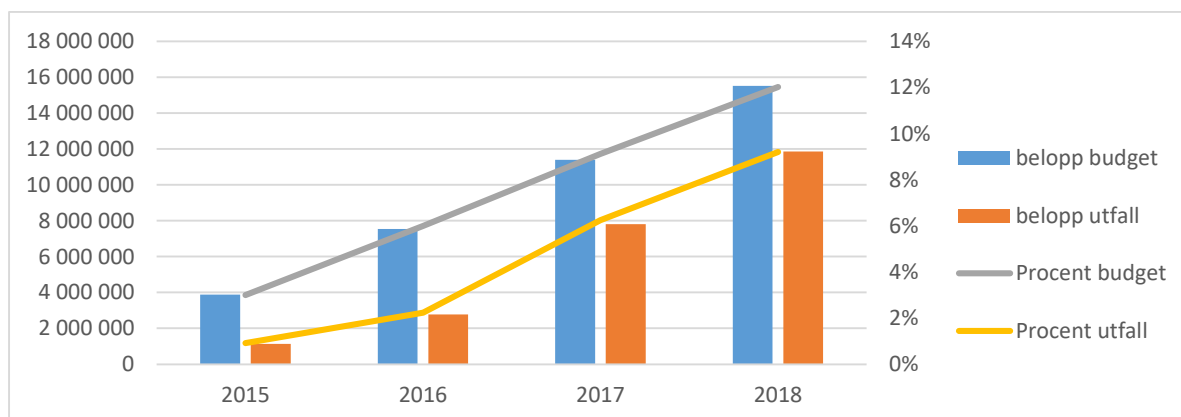
Verksamhetens nettokostnad uppgår till 168,6 mnkr och budgeterade nettokostnader är 167,7 mnkr. Budgetavvikelsen är 1,5 mnkr vilket motsvarar knappt 1 procent lägre nettokostnad än vad som budgeterats. Föregående år uppgick nettokostnaderna till 157,5 mnkr vilket innebär att nettokostnaderna har ökat med 11,1 mnkr motsvarande 7 procent.

Nettokostnader, mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall april 2017	Avvikelse april 2018-2017	Förändring april 2018-2017 %
Landsbygdstrafik	-60,1	-63,0	2,9	-5%	-56,8	-3,3	6%
varav intäkter	25,0	23,6	1,4	6%	24,2	0,8	3%
därav skolkortsintäkter	6,1	6,7	-0,6	-9%	6,3	-0,2	-3%
varav kostnader	-85,1	-86,6	1,5	-2%	-81,0	-4,0	5%
Tätortstrafik	-39,1	-38,4	-0,7	2%	-32,6	-6,5	20%
varav intäkter	21,9	23,6	-1,7	-7%	23,6	-1,7	-7%
därav skolkortsintäkter	1,8	2,2	-0,4	-19%	2,0	-0,3	-14%
varav kostnader	-61,0	-62,0	1,0	-2%	-56,2	-4,8	9%
Särskild persontrafik	-37,1	-36,2	-0,9	2%	-36,3	-0,8	2%
varav färdtjänst	-12,9	-13,1	0,2	-1%	-13,0	0,0	0%
varav sjukresor	-24,1	-23,1	-1,0	5%	-23,3	-0,8	4%
Tågtrafik	-15,5	-15,5	0,0	0%	-15,0	-0,5	4%
Biljettsystem (avskrivning)	-0,1	-0,1	0,0	-39%	-0,2	0,2	-76%
Stationsavgifter	-0,6	-0,6	0,0	-7%	-0,6	0,0	-5%
Förvaltningskostnader	-10,4	-10,5	0,1	-1%	-10,6	0,3	-2%
Din Tur kundcenter	-5,9	-5,8	0,0	0%	-5,4	-0,5	8%
Verksamhetens nettokostnad	-168,6	-170,1	1,5	-1%	-157,5	-11,1	7%
Kommunal biljettsubvention	35,6	29,1	6,5	22%	32,9	2,7	8%
Medlemsbidrag	133,0	141,0	-8,0	-6%	124,6	8,4	7%
Periodens resultat	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-

Kostnader för landsbygds- och tätortstrafik

Trafikkostnaderna är 2,5 mnkr lägre än budget för perioden januari till och med april. Det beror främst på att kostnaden för indexuppräknigen är 11,9 mnkr jämfört med budgeterad indexuppräknigen på 15,5 mnkr. Budgetavvikelsen är således 3,6 mnkr. Indexförändringen drygt 9 procent från basåret 2013 jämfört med budgeterad uppräknigen om 12 procent. Under perioden har en genomlysning skett av turjämförelser för tim- och kilometerproduktionen på den linjelagda trafiken.

Indexutvecklingen per april



Kostnaderna för tätortstrafiken är 1,1 mnkr lägre än budget. Kostnaderna för index under perioden är 2,0 mnkr lägre än budget. Förstärkningskostnaderna för tätort är i nivå med budget. Kostnaderna för resandeincitament ligger på samma nivå vid jämförelse mellan 2017 och 2018. I jämförelse samma period 2017 är kostnaderna 4,7 mnkr högre och det beror bland annat på en kostnadsreducering om 1,8 mnkr som påverkade första tertialen 2017 men som återfördes under sista tertialen 2017. Ytterligare orsaker till avvikelsen är att resandeincitamentet ger en viss kostnadsökning jämfört med utfall 2017 samt effekten av den utökade trafiken i O6 Örnsköldsviks tätort med trafikstart i december 2017.

Störst avvikelse återfinns under landsbygdstrafik med 1,6 mnkr i förhållande till budget. Kostnaden för indexuppräknningen är 7,3 mnkr jämfört med budget på 9,0 mnkr. Förstärkningstrafiken har ett högre utfall än budget med 0,2 mnkr, bland annat till följd av utökad tur linje 90 samt 201 och förstärkning linje 41 samt 215.

Kostnad, mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017 april	Avvikelse april 2018-2017	Förändring april 2018-2017 %
Tätortstrafik	-60,4	-61,4	1,1	-2%	-55,7	-4,7	0,1
<i>varav index¹⁹</i>	-4,6	-6,5	2,0	-30%	-3,5	-1,1	0,3
<i>varav resandeincitament</i>	-2,2	-1,9	-0,3	17%	-	-	-
<i>varav förstärkning</i>	-0,4	-0,4	0,0	-12%	-0,1	-0,3	4,6
Landsbygdstrafik	-84,0	-85,6	1,6	-2%	-80,3	-3,8	0,0
<i>varav index</i>	-7,3	-9,0	1,7	-19%	-4,3	-3,0	0,7
<i>varav resandeincitament</i>	-0,8	-0,2	-0,6	354%	-	-	-
<i>varav förstärkning</i>	-1,1	-0,9	-0,2	23%	-1,5	0,4	-0,3
<i>varav komplettering, anropsstyrd taxi</i>	-0,5	-0,5	0,1	-12%	-0,4	-0,1	0,1
<i>varav kompletteringstrafik, linjelagd taxi</i>	-0,3	-0,2	0,0	9%	-0,2	-0,1	0,3
<i>varav biljettsamverkan X-trafik</i>	-0,3	-0,3	0,0	0%	0,0	-0,3	-
Försäljningsprovision	-0,9	-0,9	-0,1	6%	-0,8	-0,1	0,2
Bankkostnader m m	-0,7	-0,6	-0,1	12%	-0,5	-0,2	0,3
Summa	-146,0	-148,5	2,5	-2%	-137,2	-8,8	0,1

¹⁹ Trafikavtalen, vilka utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen med ett indextal. En prognos för indexuppräknningen görs inför året och tas med i budgeten. Indexkorgen består i huvudsak av tre delar; KPI (konsumentprisindex), AKI (arbetskostnadsindex) samt PPI (oljehälsindex). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgen varierar mellan trafikavtalen.

Särskild persontrafik

Kostnaden för den särskilda persontrafiken uppgår till 37,1 mnkr per april och budgeten motsvarande period uppgår till 35,3 mnkr. Största budgetavvikelsen finns under sjukresor, med en budgetavvikelse om 1,0 mnkr. Nettokostnaden för färdtjänst är 12,9 mnkr och budgeten är 12,2 mnkr. Föregående år uppgick kostnaderna till 13,0 mnkr.

Belopp, mnkr	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017 april	Avvikelse april 2018-2017	Förändring april 2018-2017 %
Region Västernorrland	-24,1	-23,1	-1,0	5%	-23,3	-0,8	4%
Ånge kommun	-1,0	-1,1	0,1	-12%	-1,1	0,1	-11%
Sundsvalls kommun	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
Timrå kommun	-1,5	-1,4	-0,1	7%	-1,4	-0,1	4%
Härnösands kommun	-1,8	-1,3	-0,5	34%	-1,3	-0,5	40%
Kramfors kommun	-3,2	-3,5	0,4	-10%	-3,5	0,4	-10%
Sollefteå kommun	-2,0	-2,0	0,0	-	-1,9	0,0	1%
Örnsköldsviks kommun	-3,5	-3,7	0,2	-5%	-3,6	0,1	-3%
Summa	-37,1	-36,2	-0,9	2,5%	-36,3	-0,8	2%

Förvaltningskostnader

Förvaltningskostnaderna redovisar ett resultat som är 0,1 mnkr lägre än budget. Största avvikelsen är personalkostnader med 0,3 mnkr, vilket bland annat beror på att tjänsten som controller inte ännu är tillsatt.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017 april	Avvikelse april 2018-2017	Förändring april 2018-2017 %
Personal	-4,9	-5,2	0,3	-7%	-5,1	-0,2	5%
Externt	-1,3	-1,1	-0,2	21%	-1,4	-0,1	6%
Biljettkontroll	-0,2	-0,2	0,0	7%	0,0	0,2	-521%
Hållbara Resor	-0,1	-0,1	0,0	0%	0,0	0,0	-254%
Koll 2020	0,0	0,0	0,0	-2%	0,0	0,0	-
Förbundsdirection	-0,2	-0,3	0,1	-22%	-0,2	0,0	11%
Ekonomienheten	0,0	0,0	0,0	-	-0,2	-0,2	100%
Utvecklingsenheten	0,0	0,0	0,0	-67%	0,0	0,0	93%
Hållplatsarbete	0,0	0,0	0,0	-1%	0,0	0,0	25%
Marknad	0,0	0,0	0,0	15%	0,0	0,0	-472%
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-1,8	-1,7	0,0	3%	-1,6	0,1	-9%
IT och telefoni	-1,8	-1,8	0,0	2%	-2,0	-0,1	6%
Summa	-10,4	-10,5	0,1	-0,5	-10,6	-0,3	3%

Din Tur kundcenter

Kostnaderna per april ligger i nivå med budget. I jämförelse mellan utfall april 2018 och 2017, utgör ökningen av personalkostnaden med 0,6 mnkr av tillkommande tjänster under tertial 1. Avseende externa kostnader är, den ombyggnaden av lokaler Ånge slutförd 2017, varför dessa kostnader inte berör 2018.

Nettokostnader (mnkr)	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017 april	Avvikelse april 2018-2017	Förändring april 2018-2017 %
Personal	-4,8	-4,7	-0,1	2%	-4,2	-0,6	11%
Externt	-0,2	-0,2	0,0	-1%	-0,4	0,1	100%
Marknad	-0,1	-0,1	0,0	27%	-0,1	0,0	0%
IT och telefoni	-0,8	-0,9	0,1	-11%	-0,8	0,1	0%
Summa	-5,9	-5,8	0,0	0%	-5,4	-0,5	-7%

Sammanställning medlemsbidrag

Utfallet för medlemsbidraget per april är 133,0 mnkr och budget motsvarande period är 141,0 mnkr. Den största procentuella avvikelsen har Sundsvalls kommun och medlemsbidraget är 5,9 mnkr lägre än budget. Det beror främst på högre intäkter för subventioner samt lägre kostnader för indexutveckling. Vid en jämförelse med föregående år har Örnsköldsviks kommun störst avvikelse med 2,4 högre medlemsbidrag.

Region Västernorrland har ett medlemsbidrag som är 1,4 mnkr lägre än budget för perioden och det beror till största del på att biljettintäkter och intäkter för kommunala subventioner är högre än budgeterat.

Medlemsbidrag (mnkr)	Utfall april	Budget april	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017 april	Avvikelse april 2018-2017	Förändring april 2018-2017 %
Region Västernorrland	71,0	72,3	-1,4	-2%	68,8	2,1	3%
Ånge kommun	3,3	3,5	-0,1	-4%	3,4	-0,1	-2%
Sundsvalls kommun	17,9	23,8	-5,9	-25%	15,7	2,2	14%
Timrå kommun	6,5	6,2	0,3	5%	5,8	0,7	12%
Härnösands kommun	9,6	9,4	0,2	2%	8,8	0,8	9%
Kramfors kommun	8,3	8,6	-0,3	-4%	8,5	-0,2	-3%
Sollefteå kommun	6,4	5,6	0,8	14%	6,0	0,4	7%
Örnsköldsviks kommun	10,0	11,6	-1,5	-13%	7,6	2,4	32%
Summa	133,0	141,0	-8,0	-5,7%	124,6	8,4	7%

Prognos 2018

Vid tertialuppföljning per april görs årets första helårsprognos och vid tertialuppföljning per augusti görs kommunalförbundets andra helårsprognos. Prognossäkerheten är en viktig förutsättning för att kunna korrigera eventuella fluktuationer under året och även inför arbetet med budget kommande år.

Verksamhetens nettokostnader

Årets första helårsprognos visar en avvikelse om 3,3 mnkr, vilket motsvarar 2 procent. Prognosen för verksamhetens nettokostnader uppgår till 529,3 mnkr och budgeterade nettokostnader uppgår till 525,9 mnkr. De kommunala biljettsubventionerna prognostiseras till 93 mnkr och budgeten är 87,3 mnkr. Prognosen för medlemsbidraget är 436,3 mnkr och det budgeterade medlemsbidraget uppgår till 438,6 mnkr. Budgetavvikelsen för medlemsbidraget är 2,3 mnkr lägre medlemsbidrag än budget. Avvikelsen motsvarar en procent.

Nettokostnader, mnkr	Årsprognos	Budget 2018	Budgetavvikelse	Budgetavvikelse %	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Förändring 2018-2017 %
Landsbygdstrafik	-190,4	-192,4	2,0	-1%	-175,1	-15,3	9%
<i>varav intäkter</i>	70,0	67,9	2,1	3%	72,0	-1,9	-3%
<i>därav skolkortsintäkter</i>	16,0	17,2	-1,2	-7%	17,7	-1,7	-10%
<i>varav kostnader</i>	-260,4	-260,3	-0,1	0%	-247,1	-13,3	5%
Tätortstrafik	-129,3	-124,9	-4,3	3%	-112,3	-17,0	15%
<i>varav intäkter</i>	57,6	61,4	-3,8	-6%	64,7	-7,1	-11%
<i>därav skolkortsintäkter</i>	4,7	5,6	-0,9	-15%	5,8	-1,0	-18%
<i>varav kostnader</i>	-186,9	-186,3	-0,5	0%	-177,0	-9,9	6%
SÄKO	-107,0	-106,9	-0,1	0%	-107,7	0,7	-1%
<i>varav färdtjänst</i>	-37,0	-36,9	-0,1	0%	-40,0	3,0	-8%
<i>varav sjukresor</i>	-70,0	-70,0	0,0	0%	-67,7	-2,3	3%
Tågtrafik	-46,4	-46,4	0,0	0%	-36,6	-9,8	27%
Biljettsystem (avskrivning)	-1,2	-1,6	0,4	-25%	-0,7	-0,5	68%
Stationsavgifter	-1,8	-1,9	0,1	-7%	-1,8	0,1	-5%
Förvaltningskostnader	-35,5	-34,2	-1,3	4%	-33,7	-1,9	6%
Din Tur kundcenter	-17,7	-17,5	-0,1	1%	-17,4	-0,3	2%
Verksamhetens nettokostnad	-529,3	-525,9	-3,3	1%	-485,3	-44,0	9%
Kommunal biljettsubvention	93,0	87,3	5,7	7%	89,2	3,8	4%
Medlemsbidrag	436,3	438,6	-2,3	-1%	396,1	40,2	10%
Årets resultat	0	0	0	-1%	0	0	-

Kostnader för landsbygds- och tätortstrafik

Kostnaderna för landsbygds- och tätortstrafiken prognostiseras till totalt 447 mnkr. Budget för året uppgår till 446,4 mnkr vilket medför en avvikelse om 0,6 mnkr.

En orsak till budgetavvikelsen är att indexuppräknningen prognostiseras bli lägre än vad som budgeterats vilket gynnar kommunalförbundet med lägre kostnader. För tätortstrafiken prognostiseras indexkostnaderna 2,0 mnkr lägre än budget och för landsbygdstrafiken är motsvarande avvikelse 1,5 mnkr lägre kostnader än budget. De olika indexkorgarnas utveckling påverkas framförallt av höjda drivmedelspriser under 2018 vilket medför att diskrepansen mellan indexutfall och budgeterad indexuppräknning kommer att minska under 2018.

För tätortstrafiken prognostiseras kostnaderna bli 0,4 mnkr högre än budget. I prognosen ligger bland annat en utökning av trafiken i Örnsköldsvik som beslutades efter budgetbeslutet i september, bli 0,7 mnkr högre. Ett budgetfel för O14/15 Sundsvall ger en påverkan med 0,9 mnkr. Resandeincitamentet prognostiseras landa på 1,6 mnkr högre än budget. Miljöincitamentet ligger kvar på samma nivå som budget. Prognosen för förstärkningstrafiken landar inom budget.

Vid jämförelse mellan prognosen och utfallet 2017 ökar kostnaderna med 10,6 mnkr och det är indexutvecklingen som är främsta orsaken. I övrigt är det dels trafikområde O6 Örnsköldsviks tätort där trafikförändring och en ökad resandeincitamentsersättning ger ökade kostnader om 0,9 mnkr och dels trafikområde O14/15 Sundsvalls tätort med ökad resandeincitamentsersättning med 3 mnkr.

Prognosen för landsbygdstrafiken visar kostnader för 257,3 mnkr vilket är 0,1 mnkr högre än budget. Utvecklingen av resandeincitamentet ger en effekt med 1,5 mnkr högre kostnader än budget. Miljöincitamentet ligger kvar på samma nivå som budget. I förstärkningstrafiken ligger en prognos på behov utökad tur linje 90 samt 201 och förstärkning linje 41 samt 215.

Belopp, mnkr	Års-prognos	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Förändring 2018-2017 %
Tätortstrafik	-185,0	-184,6	-0,4	0,2%	-174,4	-10,6	6%
varav index ²⁰	-17,6	-19,6	2,0	-10,1%	-9,7	-7,9	-%
varav resandeincitament	-7,1	-5,6	-1,6	27,9%	-	-	-
varav förstärkning	-1,1	-1,2	0,0	-3,9%	-0,8	-0,3	5%
Landsbygdstrafik	-257,3	-257,4	0,1	0%	-239,2	-18,1	-%
varav index	-25,4	-26,9	1,5	-6%	-15,1	-10,3	68%
varav resandeincitament	-2,0	-0,5	-1,5	291%	-	-	-
varav förstärkning	-2,7	-2,6	0,0	1%	-2,9	0,2	-8%
varav komplettering, anropsstyrd taxi	-1,5	-1,6	0,2	-12%	-1,3	-0,2	12%
varav kompletteringstrafik, linjelagd taxi	-0,8	-0,7	-0,1	10%	-0,6	-0,2	29%
varav biljettsamverkan X-trafik	-1,0	-1,0	0,0	0%	-0,5	-0,5	100%
Försäljningsprovision	-2,8	-2,6	-0,3	10%	-1,9	-0,9	47%
Bankkostnader m m	-1,9	-1,8	-0,1	6%	-2,4	0,5	-19%
Summa	-447,0	-446,4	-0,6	0,1%	-413,6	33,4	8%

Särskild persontrafik

Prognosen för särskild persontrafik är i paritet med budget och den prognostiserade avvikelsen uppgår till 0,1 mnkr.

Belopp, mnkr	Års-prognos	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Förändring 2018-2017 %
Region Västernorrland	-70,0	-70,0	0,0	0%	-67,7	-2,3	3%
Ånge kommun	-3,1	-3,5	0,4	-12%	-3,4	0,4	-10%
Sundsvalls kommun	0,0	-0,1	0,0	-14%	-0,1	0,0	-25%
Timrå kommun	-4,5	-4,1	-0,4	9%	-4,4	-0,2	4%
Härnösands kommun	-6,0	-4,1	-1,9	46%	-4,7	-1,1	22%
Kramfors kommun	-9,1	-10,7	1,6	-15%	-10,2	1,1	-10%
Sollefteå kommun	-3,3	-3,3	0,0	0%	-5,8	2,5	-43%
Örnsköldsviks kommun	-11,1	-11,2	0,1	-1%	-11,5	0,4	-3%
Summa	-107,0	-106,9	-0,1	0%	-107,7	0,7	-1%

²⁰ Trafikavtalen, vilka utgör grunden för majoriteten av myndighetens bruttokostnader, justeras årligen med ett index. En prognos för indexuppräknningen görs inför året och tas med i budgeten. Indexkorgen består i huvudsak av tre delar; KPI (konsumentprisindex), AKI (arbetskostnadsindex) samt PPI (oljehälsindex). Procentfördelningen mellan olika index i indexkorgen varierar mellan trafikavtalen.

Förvaltningskostnader

Förvaltningskostnader redovisar prognostiserade kostnader som är 0,5 mnkr högre än budget.

Störst avvikelse inom förvaltningskostnader finns under drift och underhåll inom biljettmaskiner. Kostnaderna prognostiseras till 1,0 mnkr högre än budget, varav 0,6 mnkr avser högre fasta avtalskostnader än budgeterat. Fler enheter av optiska läsare kommer att köpas in senare under året motsvarande 0,1 mnkr.

Inom externa kostnader prognostiseras 0,4 mnkr högre kostnader än budget orsakerna är dels revisionskostnader för åren 2017 och 2018 samt för högre kostnader än budget för stöd av juridik- och upphandlingstjänster.

Vid jämförelse med föregående år prognostiseras personalkostnaderna 1,1 mnkr högre. Främsta orsakerna är rekrytering av controller samt gruppchef inom IT.

Nettokostnader, mnkr	Års-prognos	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Förändring 2018-2017 %
Personal	-16,1	-16,1	0,0	0%	-15,0	-1,1	-7%
Externt	-3,6	-3,2	-0,4	11%	-4,7	1,5	31%
Biljettkontroll	-0,6	-0,6	0,0	0%	-0,5	-0,1	-29%
Hållbara Resor	-0,3	-0,3	0,0	0%	0,0	-0,3	-
Koll 2020	-0,9	-0,9	0,0	0%	0,0	-0,9	-
Förbundsdirektion	-0,8	-0,8	0,0	0%	-0,9	0,1	8%
Ekonomienheten	-0,7	-0,7	0,0	0%	-0,4	-0,4	-107%
Utvecklingsenheten	-0,2	-0,2	0,0	-21%	-0,2	0,0	-26%
Hållplatsarbete	-0,1	-0,1	0,0	0%	-0,1	0,0	-10%
Marknad	-0,7	-0,7	0,0	0%	-0,5	-0,1	-25%
Biljettmaskiner (drift och underhåll)	-6,2	-5,1	-1,0	20%	-5,7	0,5	9%
IT och telefoni	-5,4	-5,4	0,0	0%	-5,8	0,4	7%
Summa	-35,6	-34,2	-1,4	4%	-33,7	-0,5	-2%

Din Tur kundcenter

Din Tur kundcenter prognostiserar 0,1 mnkr högre kostnader än budget. Avvikelsen återfinns inom personalkostnader och består av en tillkommande särskild pensionskostnad om 0,1 mnkr. Vid en jämförelse med 2017 har rekrytering av gruppchefer genomförts vilket medför högre kostnader än föregående år.

Externa kostnader minskas 2018 då den ombyggnad som genomfördes 2017 i Ånge, inte belastar innevarande år.

Nettokostnader, mnkr	Års-prognos	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Förändring 2018-2017 %
Personal	-14,1	-14,0	-0,1	-1%	-13,7	-0,3	-2%
Externt	-0,7	-0,7	0,0	0%	-0,9	0,2	20%
Marknad	-0,2	-0,2	0,0	0%	-0,2	0,0	-7%
IT och telefoni	-2,6	-2,6	0,0	0%	-2,6	-0,1	-2%
Summa	-17,7	-17,6	-0,1	-1%	-17,4	-0,2	-1%

Sammanställning medlemsbidrag

Det prognostiserade medlemsbidraget är 2,4 mnkr lägre än budget, vilket motsvarar knappt 1 procent.

Medlemsbidrag (mnkr)	Års-prognos	Budget 2018	Budget-avvikelse	Budget-avvikelse %	Utfall 2017	Avvikelse 2018-2017	Förändring 2018-2017 %
Region Västernorrland	220,5	220,6	-0,1	0%	200,5	20,0	10%
Ånge kommun	10,2	10,5	-0,3	-3%	10,5	-0,2	-2%
Sundsvalls kommun	76,8	80,3	-3,4	-4%	66,6	10,3	15%
Timrå kommun	20,3	19,0	1,3	7%	18,0	2,3	13%
Härnösands kommun	30,5	28,9	1,6	5%	28,6	1,8	6%
Kramfors kommun	24,8	26,2	-1,4	-5%	24,9	-0,1	-1%
Sollefteå kommun	17,3	17,1	0,2	1%	18,5	-1,2	-7%
Örnsköldsviks kommun	35,9	36,0	-0,2	0%	28,6	7,3	25%
Summa	436,3	438,6	-2,4	-1%	396,1	40,1	10%

Sammanställd redovisning

Utöver kärnverksamheten har kommunalförbundet intressen i andra bolag som på något sätt bidrar till att utveckla länets kollektivtrafik. Nedan ges en kortfattad beskrivning av de bolag där ägarandelen uppgår till fem procent eller mer. Kommunalförbundet avger en sammanställd redovisning per sista augusti och per sista december.

Bussgods i Västernorrland AB

Bussgods i Västernorrland AB är från och med 2017 ett helägt dotterbolag. Verksamheten bedrivs i egen regi på tre godsterminaler. Bussgods har ett 40-tal in- och utlämningsställen i länet.

Efter ett inriktningsbeslut i kommunalförbundets direktion inleddes en process som syftade till att bilda en gemensam bussgodsorganisation i de fyra nordliga länen. I november 2017 beslöt Region Jämtland Härjedalen att avveckla bussgodsverksamheten under Länstrafiken i Jämtland. Efter tydliga politiska indikationer tog direktionen ett nytt inriktningsbeslut i december om att fortsätta arbetet med att bilda ett gemensamt bussgodsbolag med tre ägare, Norrbotten, Västerbotten och Västernorrland. Arbetet beräknas vara klart under hösten 2018. Det nya bolaget kommer att heta Bussgods i Norr AB.

Ett gemensamt bussgodsbolag möjliggör bättre samordning och bättre förutsättningar på en större marknad. Politiskt är det viktigt att tillgodose att gods når och kan skickas från hela regionen. En ny affärsmodell är nödvändig för fortsatt godshantering i kollektivtrafik i Västernorrland.

Norrtåg AB

Kommunalförbundet äger 25 procent av Norrtåg AB. Övriga ägare är Region Jämtland Härjedalen, Länstrafiken i Västerbotten AB och Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län. Norrtåg AB skall i enlighet med ägarnas uppdrag bedriva regional persontrafik med tåg. Kommunalförbundets andel av finansieringen är 34 procent och baseras dels på kilometerproduktion i länet och antal personkilometer i länet.

Samtrans AB

Samtrans AB är ett helägt dotterbolag som sköter administrativa uppdrag åt ett fåtal trafikföretag. Under 2016 inleddes processen att likvidera bolaget, vilket beräknas slutföras våren 2018. Processen har dragit ut på tiden då bolaget haft gamla fodringar som kommunalförbundet önskat reglera innan likvidation.

Västernorrlands läns Trafik AB

Västernorrlands läns Trafik AB är ett helägt vilande dotterbolag vars syfte är behålla varumärket i kommunalförbundets ägo samt att administrera trafikavtalet för Linje 40 som är tecknat i bolagets namn.

Medarbetare

Hälsa och sjukfrånvaro

Utbildning i hjärt- och lungräddning (HLR) och hjärtstartare har i samarbete med företagshälsovården planerats och kommer att utföras i Kramfors i juni 2018, på Din Tur Kundcenter under hösten 2018.

Löne- och medarbetarsamtal

Lönesamtalen påbörjades 27 april 2018 och ska vara färdigställda senast 13 juni 2018.

Jämställdhet och mångfald

Arbetet med jämställdhetsplanen är påbörjad färdigställandet har flyttats fram till hösten 2018.

Personal

Under tertial 1 har två tjänster tillsatts en utvecklingschef och en projektledare. En internrekrytering av en tjänst som färdtjänsthandläggare i 50 procent tillsattes på Din Tur kundcenter.

Kompetensutveckling

I medarbetarsamtalen hösten 2017 konstaterades att ett flertal medarbetare saknar relevant Excelutbildning för sina uppdrag. Utbildning startar under hösten 2018.

Policys och handlingsplaner

Handlingsplan efter medarbetarundersökningen 2017 för bättre arbetsmiljö följs upp enligt fastlagd plan. Arbetet med en ny gemensam personalhandbok för båda arbetsplatserna har utvärderats under våren 2018 och ett personalsystem från Tholín & Larsson tas i bruk hösten 2018.

Antal årsarbetare

Könsfördelning (antal)	April 2018	2017	2016	2015	2014
Kvinnor	32	32	30	32	33
Män	18	16	15	17	18
Summa²¹	50	48	45	49	51

²¹ Antal anställda oavsett anställningsform vid aprils utgång.

Redovisningsprinciper

Kommunalförbundets tertialrapport tillika delårsbokslut är upprättad enligt lagen om kommunal redovisning. Kommunalförbundet tillämpar de rekommendationer som lämnats av Rådet för kommunalredovisning och strävar i övrigt efter att följa god redovisningssed. För tertialrapporten tillämpar vi samma grundläggande redovisningsprinciper och beräkningsmetoder som vid upprättandet av den senaste årsredovisningen, med undantag av sammanställd redovisning.

Intäkter

Intäkter redovisas i den omfattning det är sannolikt att de ekonomiska tillgångarna kommer att tillgodogöras kommunalförbundet och om intäkterna kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

Periodiseringar

Periodisering av inkomster och utgifter sker enligt god redovisningssed. Det innebär att inkomster och utgifter bokförs på de perioder de intjänats respektive förbrukats.

Fordringar

Fordringar upptas till de belopp de beräknas inflyta med.

Jämförelsestörande poster

Som jämförelsestörande poster behandlas intäkter och kostnader som inte utgör den normala verksamheten samt är väsentliga belopp.

Anläggningstillgångar

Anläggningstillgångar avser investeringar med en ekonomisk livslängd på minst tre år och ett anskaffningsvärde som uppgår till minst ett halvt basbelopp. Immateriella anläggningstillgångar avskrivs på fem år. Materiella anläggningstillgångar avskrivs systematiskt över den bedömda ekonomiska livslängden. Huvudsakligen tillämpas följande linjära avskrivningstider:

	Antal år
Bussar	5
Inventarier	5
Biljettmaskiner	5
Datorer	3

RKR:s rekommendation 11,4 om materiella anläggningstillgångar innehåller explicit krav på komponentavskrivning tillämpas ej, då kommunalförbundet inte har tillgångar vars restvärde överstiger 1 mkr, eller där kvarvarande nyttjandeperioden är på mer än 10 år.

Gränsdragning mellan kostnad och investering

Tillgångar som är avsedda för stadigvarande bruk eller med en nyttjandeperiod på minst tre år, klassificeras som anläggningstillgång. Inventarier vars värde understiger ett halvt basbelopp direktavskrivs.

Leasing

Alla leasingavtal redovisas som nyttjanderättsavtal och leasingavgiften fördelas linjärt över leasingperioden. Bussar som redovisas som anläggningstillgång leasas ut till upphandlade trafikföretag till en avgift om 0 kr.

Sammanställd redovisning

I tertialbokslutet upprättas inte någon sammanställd redovisning utan den görs i samband med årsredovisningen.

Ekonomisk ordlista

Anläggningstillgång

Tillgångar avsedda för stadigvarande innehav, såsom anläggningar och inventarier.

Avskrivning

Planmässig värdeminskning av anläggningstillgångar för att fördela kostnaden över tillgångens livslängd.

Balansräkning

Visar den ekonomiska ställningen på bokslutsdagen och hur den förändrats under året. Av balansräkningen framgår hur kommunalförbundet har använt sitt kapital (i anläggnings- och omsättningstillgångar), respektive hur kapitalet anskaffats (lång- och kortfristiga skulder samt eget kapital).

Budget

En budget är en specificerad sammanfattning av sannolika intäkter och kostnader för en viss period. Det övergripande syftet med budgetering är att ge en prognos av kostnader och intäkter, som kan ligga till grund för att användas som verktyg för beslutsfattning

Eget kapital

Skillnaden mellan tillgångar och skulder.

Finansiella kostnader & intäkter

Poster som inte är direkt hänförliga till verksamheten, exempelvis räntor.

Intäkt

En intäkt är en periodiserad inkomst. Det vill säga, inkomsten är fördelad till den eller de perioder som den faktiskt avser.

Jämförelsestörande poster

Kostnader och intäkter som inte tillhör den ordinarie verksamheten och som är viktigt att uppmärksamma vid jämförelse med andra perioder.

Kortfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller inom ett år från balansdagen.

Kostnader

En kostnad är en periodiserad utgift. Det vill säga, utgiften är fördelad till den eller de perioder som den faktiskt avser.

Långfristiga fordringar och skulder

Skulder och fordringar som förfaller senare än ett år från balansdagen.

Omsättningstillgång

Tillgångar i likvida medel och kortfristiga fordringar med mera. Dessa tillgångar kan på kort sikt omsättas till likvida medel.

Resultaträkning

Sammanställning av årets intäkter och kostnader som visar årets resultat (förändring av eget kapital).